

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück; Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 10 / 17. FEBRUAR 2021

F1-Interview: Mick Schumacher

Der Traum vom Podium

F1: Rookies im Check

Neue Piloten unter der Lupe

F1: Reifen für 2022

Corona sorgt für Zeitdruck bei Pirelli

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
B, NL, LUX € 3,20

4 190525 902708 10



Formel 1: Neuer McLaren MCL35M

Papaya-Renner jetzt mit Mercedes-Power



NASCAR: Daytona 500

McDowell-Sensation nach Crash-Finale



MotoGP: Teampräsentationen

Neue Bikes von KTM, Yamaha und Ducati

Inhalt

Automobil:

Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES

14 Motorsport-Programm von General Motors: Wie geht es weiter mit Cadillac und Corvette?



MOTORSPORT IMAGES

22 NASCAR-Klassiker Daytona 500: Viel Kleinholz beim Saisonauftakt



MOTORSPORT IMAGES

20 Rallye-Historie – vor 50 Jahren: Ove Andersson lässt Alpine jubeln

Editorial

Ein globales Regelwerk und niedrige Kosten bescheren der neuen Prototypenklasse LMDh rasanten Zulauf. Der Langstreckensport steht vor einer Renaissance.

Man soll den Tag ja bekanntlich nicht vor dem Abend loben. Aber die neue US-Langstrecken-Topklasse LMDh, die im Januar 2023 in Daytona debütiert, hat das Zeug zum Kassenschlager: Bisher haben die drei Hersteller Acura (Honda), Porsche und Audi den Bau eines Prototypen bestätigt, damit ist ein solides Fundament gelegt. Cadillac, die seit 2017 in der aktuellen DPI-Klasse am Start standen, könnte zeitnah ebenfalls den Zutritt bestätigen, auch wenn noch offen ist, welche Marke GM-intern den Zuschlag erhält (siehe Seite 14/15).

Der dritte Hersteller, der seit 2014 auf Topniveau in der IMSA-Klasse vertreten ist, hat jetzt allerdings den Stöpsel gezogen: Mazda. Die Japaner operieren seit Jahren an ihrem gewählten Budget-Limit, weshalb das Programm für 2021 auf ein Auto heruntergefahren wurde. Noch ist unklar, was neben den Finanzen den Ausschlag für den Ausstieg (siehe Seite 16) gab, aber die Andeutungen aus dem IMSA-Umfeld, dass der bisherige Chassispartner Multimatic einen neuen Partner gefunden haben könnte, weisen hier die Richtung. Möglicherweise hat sich der VW-Konzern mit dem kanadischen Zulieferer auf eine Kooperation geeinigt. Natürlich wäre der VW-Konzern der lukrativere Partner für Multimatic, besonders dann, wenn beide VW-Marken dasselbe LMP2-Chassis als Basis verwenden. Laut den Sportchefs von Porsche und Audi steht die Nutzung von technischen und strukturellen Synergien ganz weit oben auf der Prioritätenliste, was im Sinne der Kosteneffizienz auch Sinn machen würde.

Natürlich schießen die Gerüchte gerade jetzt ins Kraut: Bei den Meetings der technischen Arbeitsgruppen für das neue LMDh-Regelwerk waren phasenweise bis zu 15 Hersteller involviert – was logischerweise nicht bedeutet, dass jetzt noch zwölf weitere Hersteller einsteigen. Umgekehrt darf man aber vermuten, dass da schon noch was kommt.

Im IMSA-Fahrerlager schwören Insider Stein und Bein, dass noch ein dritter deutscher Hersteller dazustoßen könnte. Dabei kann es sich der Logik nach eigentlich nur um BMW handeln. Zahlreiche weitere Hersteller beschäftigen sich intensiv mit dem LMDh-Konzept. Aus gutem Grund: Noch nie zuvor konnte man zu einem so lapidaren Preis mit nur einem einzigen Auto in den beiden wichtigsten Langstreckenserien der Welt – Sportwagen-WM (WEC) und IMSA-Meisterschaft – antreten. Es winken Gesamtsiege in Le Mans, Daytona oder Sebring zu Kosten, die man bisher für Siege in der dritten Klasse, der GTE-Kategorie, ausgab.

Die Liste der Kandidaten ist lang, die englischen Sportwagen-Marken stehen ebenso Spalier wie Ferrari. Die Italiener wollen bis März entscheiden, ob sie ein Hypercar nach FIA-Reglement bauen (wie Toyota und Peugeot) oder doch ein LMDh-Auto, das offenbar nur ein Drittel von dem kostet, was man für ein FIA-Hypercar aufwenden müsste. Wer hätte noch vor einem Jahr an so ein positives Gesamtbild für die Zukunft des Langstreckensports zu glauben gewagt?



Marcus Schurig
Redakteur



40 **Eisspeedway-GP in Togliatti: Entscheidung im Krimi-Finale**

SCHIFFNER



Neues Team, vertrautes McLaren-Orange: Mit Mercedes-Power und Ricciardo in die Zukunft

MCLAREN

Der erste Neue

McLaren ist das erste Team, das sein Formel-1-Auto für 2021 vorgestellt hat. Ziel des WM-Dritten ist es, den Abstand zum neuen Motorenpartner Mercedes zu verringern.

Von: **Michael Schmidt**

Die Statistik spricht für McLaren. Daniel Ricciardo und Lando Norris treten mit den Startnummern 3 und 4 an. Die hatte McLaren zuletzt 2012 auf seinen Autos. Es war die letzte Saison, in der McLaren Rennen gewonnen hat. Damals steckte ein Mercedes-Motor im Heck. So wie jetzt wieder nach einer Pause von sieben Jahren.

Der Wechsel von Renault zu Mercedes verschaffte McLaren Sonderrechte und Einschränkungen. Als einziger Teilnehmer durfte der britische Traditionsrennstall das Chassis verändern, um den Einbau des neuen Motors und seines Kühlsystems zu ermöglichen. „Wir durften am Chassis und am Getriebe nur Punkte verändern, die direkt mit der Motorinstallation zu tun haben. Das ist nicht ganz optimal im Vergleich zu totaler Freiheit", erklärt Technikchef James Key.

Im Ausgleich dafür bekam McLaren keinerlei Entwicklungs-Token zugesprochen. Größere Eingriffe außerhalb der Aerodynamik musste die Truppe um Key vor der Frist Ende September 2020 abarbeiten. McLaren baute im Eilverfahren eine neue und schlankere Nase und modifizierte die Radträger. Bei der Nase schenkte man wegen des Zeitdrucks das ein oder andere Gramm her, und sie hätte vielleicht auch noch eine Windkanalschleife mehr vertragen, aber dafür, so Teamchef Andreas Seidl, „konnten wir damit schon Erfahrung auf der Strecke sammeln und Fehler aussortieren."

Die strengen Homologationsbestimmungen verhindern quer durch das Feld, dass das Rad neu erfunden wird. Trotzdem steht die Entwicklung in der Formel 1 nicht still. Der nach hinten abgeschrägte Unterboden, die eingeschränkten Bremsbelüftungen hinten und die gekürzten Diffusor-Bleche verlangten umfangreiche Gegenmaßnahmen.

Auf Papier weniger Abtrieb

Auf dem Papier ergibt die kastrierte Aerodynamik rund um die Hinterräder einen Verlust von knapp zehn Prozent Abtrieb. Das Abdichten des Diffusors gegen Luftverwirbelungen von den Hinterreifen ist deutlich schwieriger geworden. Trotzdem hoffen die McLaren-Ingenieure, dass sie die Saison auf dem Stand von 2020 beginnen können. Selbst wenn man zunächst noch Verluste von der Aerodynamik in Kauf nehmen muss. Das sollte der Mercedes-Motor kompensieren.

Die deutlichsten Neuheiten am MCL35M finden sich im hinteren Bereich des Autos. Nach dem Vorbild von Mercedes folgen die Seitenkästen nun den Elementen, die sie verdecken, was ihnen einen wellenförmigen Verlauf mit mehreren kleinen und großen Bäuchen verleiht und mehr Fläche auf dem Unterboden schafft. Die Spiegel sind weiter innen am Cockpit montiert, und die Kühlrippen wanderten an einen höheren Platz. Der Einlass der Airbox bekam eine neue Form und hat nur noch drei statt vier Kanäle. Die Heckflügel-Endplatten wurden neu gestaltet. Über die oberen Querlenker der Vorderachse wurde eine breitere Verkleidung gestülpt.

Der neue McLaren entstand wegen der Corona-Pandemie größ-

tenteils im Homeoffice. Und war trotzdem früher fertig als alle Mitbewerber und Vorgänger. Die Teamleitung führt das auf die schlankeren Strukturen und kürzeren Entscheidungswege zurück. „Es war trotz Corona ein reibungsloser Ablauf. Obwohl wir wegen des Motorwechsels das ganze Auto neu bauen mussten, lagen wir mit dem ersten Anlassen des Motors am 26. Januar sogar noch vor dem Zeitplan“, lobt Seidl.

Offen ist noch, wann die Ingenieure voll auf die Entwicklung des 2022er-Autos umschwenken können. Viel wird davon abhängen, wie sich McLaren bei den ersten Rennen im Konkurrenzumfeld schlägt. Das kann ein Gewissenskonflikt werden, wenn der angestrebte Kampf um Platz 3 vielleicht noch einen Entwicklungsschritt verlangt. Gewinnt das Herz des Racers oder die Vernunft? „Das klare Ziel ist, möglichst früh auf 2022 umzuschwenken. Die Entwicklung für das 2022er-Auto läuft parallel zum 2021er-Auto. Hier die richtige Balance zu finden, ist die große Herausforderung. Wir haben einen Plan, wie wir das angehen möchten“, betont Seidl.

Ricciardo übt online

McLaren hat nicht nur beim Motor aufgerüstet. Die Fahrerpaarung zählt zu den besten im Feld. Zum Supertalent Lando Norris gesellt sich mit Daniel Ricciardo ein amtlich beglaubigter Siegfahrer. Der Australier trainierte über den Winter in den USA und verlegte Anfang Februar sein Basislager nach England. Seidl verrät: „Lando geht mit uns in seine dritte Saison. Er hat sich mit dem Team entwickelt und sich jedes Jahr gesteigert. Daniel ist ein First-Class-Racer, bringt viel Erfahrung mit und ist zudem noch ein super Charakter, der sich schnell ins Team integriert hat. Wir haben ihn online darauf vorbereitet, wie wir arbeiten, sind verschiedene Themen durchgegangen wie Lenkrad und Systemeinstellungen. Seit er bei uns ist, kamen Sitzanpassungen und Simulatortests dazu.“

Die Finanzen sind mit dem Einkauf von MSP Sports Capital und UBS O’Connor gesichert. Das Saisonziel für den WM-Dritten des Vorjahres liegt auf der Hand. „Auf der Fahrzeugseite den Abstand zu Mercedes weiter zu verringern. Wir wollen uns bei den Boxenstopps verbessern und auf der Seite der Haltbarkeit und der Strategie das hohe Niveau der Vorsaison halten. Realistisch gesehen werden wir uns wieder im Kampf zwischen Platz 3 und 6 befinden. Wir rechnen damit, dass Ferrari zurückkommt, und Alpha Tauri darf man auch nicht unterschätzen. Sie waren letztes Jahr schon stark und werden die Synergien mit Red Bull eher noch ausweiten.“ ■



MCLAREN

Die Nase wurde bereits 2020 renoviert. Die neue ist schlanker als die alte



MCLAREN

Die alte Nase ist leicht erkennbar durch die Knolle an der Spitze


MCLAREN

Neue Aerodynamik: Heckflügel-Endplatte, Spiegelhalterungen, Airbox


MCLAREN

Wenn das Foto nicht lügt, war der alte McLaren stärker angestellt


MCLAREN

Mercedes als Vorbild: Die Seitenkästen ziehen sich früher ein


MCLAREN

Der alte Unterboden verlief parallel zur Mittellinie. Jetzt ist er angewinkelt



RED BULL



HAAS

Trio infernale

In der kommenden Formel-1-Saison gehen mit Mick Schumacher, Yuki Tsunoda und Nikita Mazepin drei Rookies an den Start, die unterschiedlicher nicht sein könnten. Wir haben Talentspäher Franz Tost um sein Urteil zu den Junioren gebeten.

Von: **Tobias Grüner**

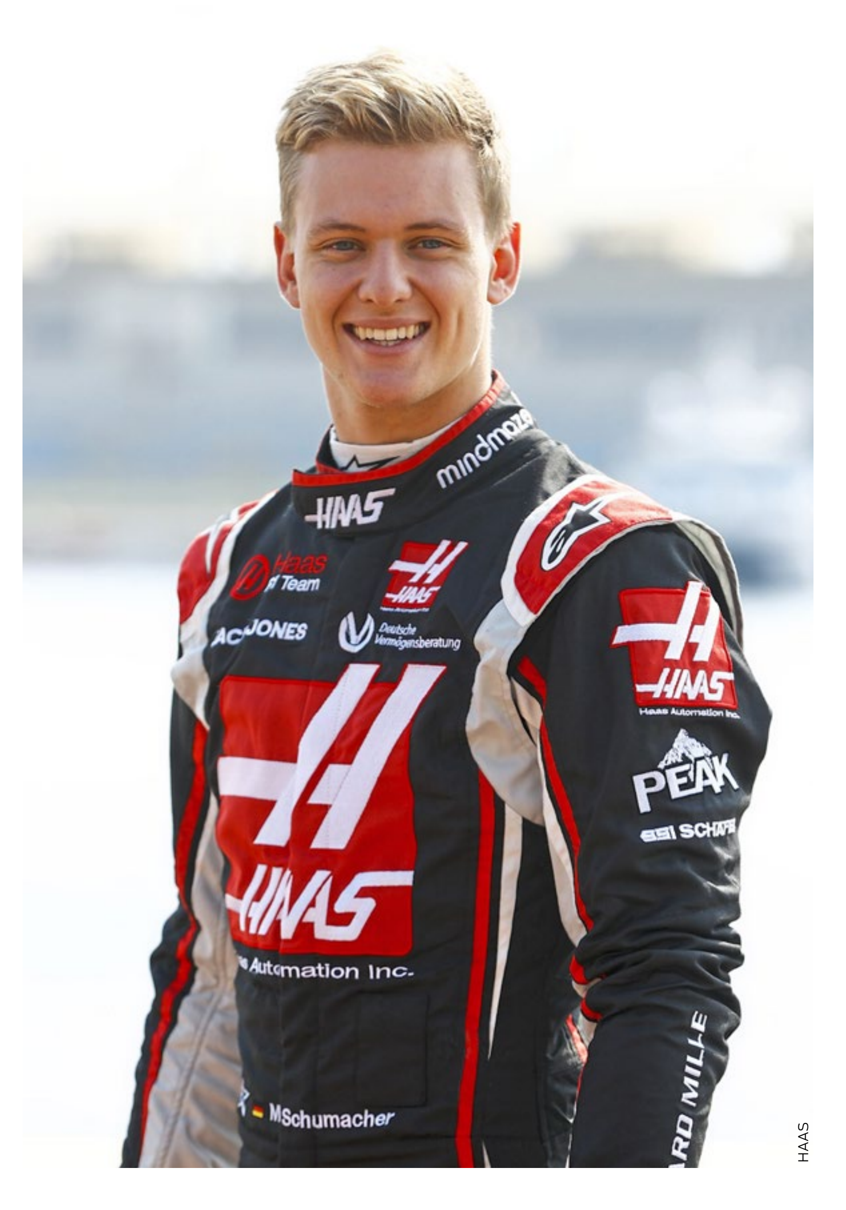
In der modernen Formel 1 hat es der Motorsport-Nachwuchs nicht leicht. Die Technik ist kompliziert, doch aus Kostengründen können Teams den jungen Piloten heutzutage kaum noch Testgelegenheiten anbieten. Probefahrten in aktuellen Autos sind außerhalb offizieller Sessions komplett verboten. Das war zu Beginn des Jahrtausends noch ganz anders. Wer sich damals in den unteren Klassen empfehlen konnte, wurde direkt zu ein paar privaten Vorstellungsrunden eingeladen. So erinnern wir uns gerne an den 20-jährigen Kimi Räikkönen zurück, der die Sauber-Stammpiloten beim Premieren-Test in Mugello direkt mal um eine halbe Sekunde gebügelt hatte. Oder an Michael Schumacher, der die Jordan-Ingenieure bei seiner ersten Ausfahrt in Silverstone mit offenen Kinnladen zurückließ.

Schumi-Aufstieg nach Plan

30 Jahre später steht nun wieder ein Pilot namens Schumacher vor seinem ersten Grand Prix. Im Gegensatz zu Vater Michael, der vor dem F1-Debüt in den Protoypen- und Tourenwagensport abgedriftet war, zeichnete sich die Karriere von Sohn Mick deutlich zielstrebiger ab. Zwei Jahre deutsche Formel 4, zwei Jahre europäische Formel 3 und zwei Jahre Formel 2 – die letzten beiden jeweils mit dem Titel abgeschlossen – also genau so, wie die FIA den Aufstieg auf der Formel-Leiter vorgesehen hat.

Einer der die Ausbildung des prominenten Nachwuchsfahrers von Beginn an mitverfolgt hat, ist Franz Tost. Der heutige Teamchef von Alpha Tauri stand als Teil des Willi-Weber-Management-Teams schon früh in Kontakt zur Schumacher-Familie und war auch in den ersten Kart-Tagen von Mick dabei. Besonders beeindruckt zeigt sich der Österreicher von der methodischen Arbeitsweise des Youngsters: „Mick ist nicht der Typ Fahrer, der sich in ein Auto setzt und sofort alles riskiert. Er macht es Schritt für Schritt und schaut, dass er alles unter Kontrolle hat, um dann richtig zuzuschlagen."

Tost hatte bei Alpha Tauri beziehungsweise dem Vorgängerteam Toro Rosso schon einige schnelle Junioren unter seinen Fittichen. Der 65-Jährige kennt die Probleme, die ein Wechsel in die Königsklasse mit sich bringt: „Bei jungen Fahrern kommt es oft vor, dass sie sich ins Formel-1-Auto setzen und gar nicht wissen, wie ihnen geschieht. Da ist jeder erst mal Passagier. Das hören die Fahrer zwar nicht gerne, aber das ist so. Von Runde zu Runde bekommen sie dann einen besseren Überblick. Mick ist so ein Fahrer, der sich alles erst einmal anschaut und dann weiterlernt. Es gibt andere, die sind wahnsinnig schnell, wissen aber nicht warum und können es nicht wiederholen. Wichtig ist, dass man einen Schritt nach dem anderen macht, dann darauf aufbaut und das Erlernte wieder abruft. Das macht Mick wirklich gut. Deshalb bin ich fest davon überzeugt, dass er in der Formel 1 einschlagen wird."



HAAS

> „Ich habe in meiner Laufbahn festgestellt, dass sich am Ende nur die Fahrer durchsetzen, die intelligent sind und sich auch entsprechend benehmen.“
>
> Franz Tost, Alpha Tauri

Natürlich werden dieses Jahr – nicht nur in Deutschland – die meisten Augen auf Schumacher gerichtet sein. Bei Alpha Tauri geht mit Yuki Tsunoda aber noch ein weiterer hochtalentierter Rookie an den Start. Bisher konnte zwar noch kein Japaner den ganz großen Durchbruch in der Formel 1 schaffen, doch nach Ansicht von Tost bringt sein 20-jähriger Schützling alle Qualitäten mit, um mal ein ganz Großer zu werden. „Körperlich aber nicht. Da bleibt er so klein, wie er ist“, grinst der Chef des Red Bull Juniorteams. „Aber von seinen Fähigkeiten hat er alles, um erfolgreich in der Formel 1 zu fahren. Mir ist er schon vor zwei Jahren in der Formel 3 positiv aufgefallen. Man muss dabei erwähnen, dass er aus Japan kam und hier keine Strecke kannte. Dazu ist die Lebensweise in Europa ganz anders. Das ist ein echter Kulturschock. Wie er das abgeschüttelt, sich auf den Rennsport konzentriert und gute Ergebnisse abgeliefert hat, war schon etwas Besonderes. In der Formel 2 blieb mir vor allem der Lauf in Österreich in Erinnerung, wo er im Regen führte und nur wegen eines Funkproblems nicht gewonnen hat. Wie er das Rennen damals dominierte, war wirklich sehenswert.“

Tsunoda lernt schnell

Wenn Tost die japanische Kultur erwähnt, dann weiß er, wovon er spricht. Schon 1995 begleitete der studierte Sportmanager einen Fahrer namens Ralf Schumacher bei ersten Gehversuchen in der Formula Nippon. Zuletzt wurde die „Japan-Liebe“ durch Motoren-Partner Honda neu entfacht. Tost weiß also gut, wie man Tsunoda, der nach einem starken Schlussspurt am Ende knapp hinter Mick Schumacher und Callum Ilott auf Rang 3 der Formel-2-Meisterschaft landete, fit für das Motorsport-Oberhaus macht: „Wir haben letztes Jahr in Imola ein Testprogramm mit ihm gestartet. Er hat sich überraschend schnell und gut im Auto zurechtgefunden. Er konnte sich stetig steigern, ohne Dreher, ohne Crashs. Wir haben zu Beginn dieses Jahres dann noch einmal mit ihm in Imola und Misano getestet, wo er jeweils 1000 Kilometer abgespult hat.“

Vor allem die Lernfähigkeit seines Schützlings hat Tost imponiert. „Für mich ist immer entscheidend, wie schnell ein Fahrer das umsetzt, was man ihm sagt. Das funktioniert bei Yuki ad hoc. Er weiß sofort, was zu machen ist, er ist stark auf der Bremse und hat ein gutes Gefühl – vor allem in schnellen Kurven. Wenn wir ein konkurrenzfähiges Auto haben, ist er sicher für einige Überraschungen gut.“ Die Formel 1 muss sich laut Tost um ihren Nachwuchs keine Sorgen machen. „Wir bekommen jetzt einige junge Fahrer, die wirklich supergut sind. Neben Mick und Yuki gehört auch noch Robert Shwartzman dazu. Von den drei Fahrern halte ich sehr viel. Diese Generation wird die Zukunft der Formel 1 bestimmen.“

Mazepin fällt negativ auf

Nikita Mazepin hat es nicht auf die Tost-Liste der größten Talente geschafft. Dabei wird der Russe diese Saison ebenfalls sein Debüt in der Formel 1 feiern. Den Platz bei Haas hat sich der 21-Jährige jedoch weniger durch gute Leistungen als durch die finanzielle Mitgift aus der Heimat verdient. In den Nachwuchsklassen gelangte Mazepin vor allem durch Ausraster auf der Piste zu zweifelhafter Berühmtheit. So schrammte er im Vorjahr mit elf Strafpunkten nur knapp an einer Rennsperre vorbei. Das letzte Mal fiel der Russe beim Finale in Bahrain negativ auf, als er Tsunoda im direkten Duell abdrängte. Gut drei Monate zuvor krachte der Hitech-Youngster in Spa-Francorchamps nach einer Last-Minute-Strafe wütend in das Platzierungsschild im Parc fermé, das daraufhin Tsunoda um die Ohren flog. Auch abseits der Strecke schrieb Mazepin ungewollt Schlagzeilen. Im Mai musste der Heißsporn mehr als 300 Euro Strafe zahlen, als er in England eine rote Ampel ignorierte. Im Dezember sorgte der Russe mit einem peinlichen Busengrapscher-Video vor allem bei weiblichen Fans für Entrüstung.

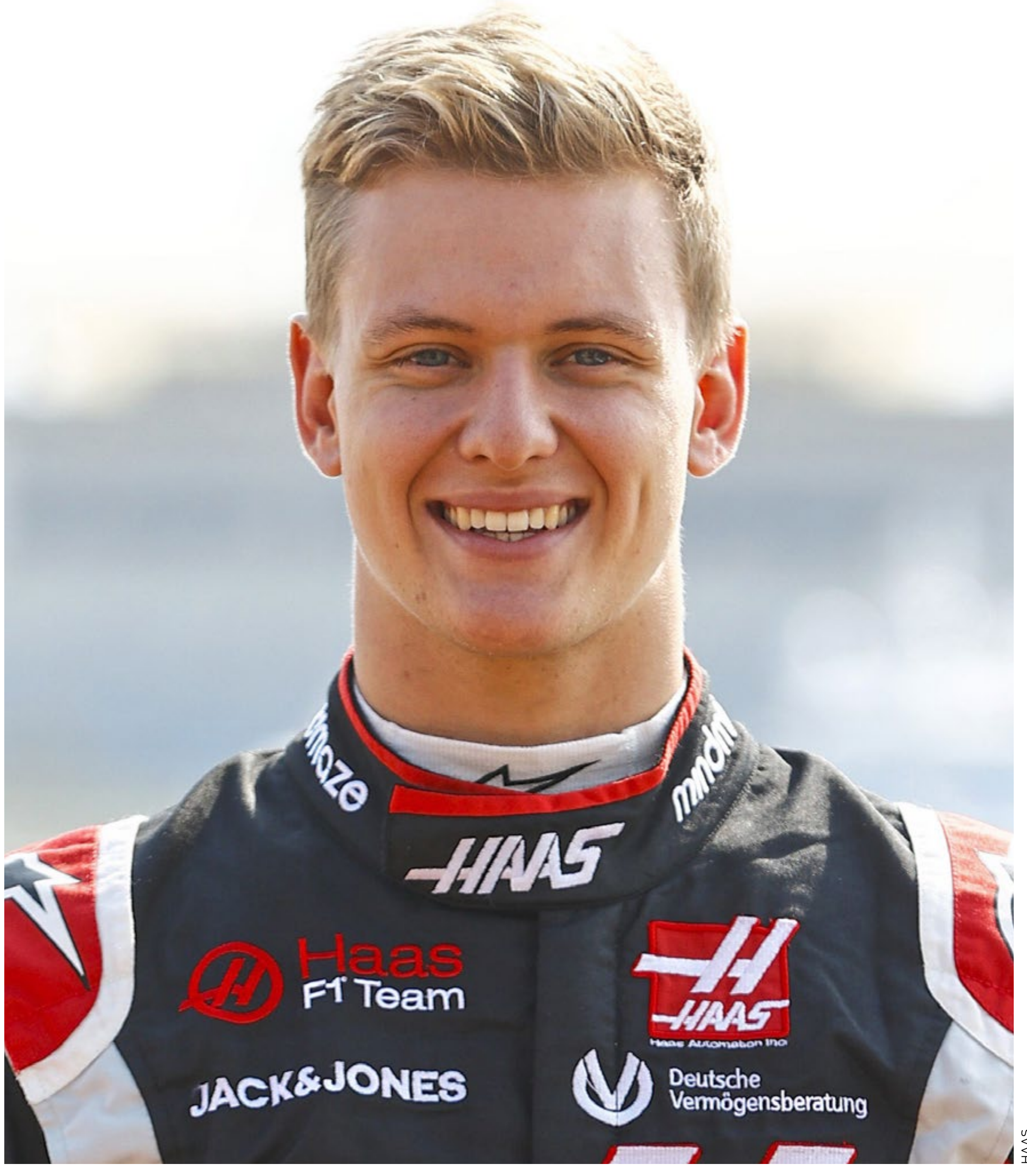
Für Tost sind das keine guten Voraussetzungen für eine lange Karriere in der Formel 1. Im landestypischen Schmäh spottet der Österreicher: „Ich könnte jetzt natürlich wieder brutal werden und sagen: Aus einer Kuh kannst du keinen Tiger machen. Es hängt am Ende immer davon ab, wie viel Hirn ein Fahrer besitzt und dann im Cockpit auch einschaltet. Ich habe in meiner langen Zeit im Motorsport festgestellt, dass sich am Ende nur die Fahrer durchsetzen, die intelligent sind und wissen, warum sie etwas machen – und die sich auch entsprechend benehmen.“

Beim Auftakt in Bahrain starten alle drei Rookies bei null. Noch kann keiner vorhersagen, wer aus dem Trio am Ende den meisten Erfolg haben wird. Eines wissen wir aber schon jetzt: Langweilig wird es in der Formel 1 so schnell sicher nicht. ■



WILHELM

Kein Formel-1-Teamchef kennt sich so gut aus mit Junioren wie Franz Tost



HAAS

„Vielleicht kommt ja mal ein Podium raus“

Mick Schumachers Ankunft lässt die Vermarktung der Formel 1 jubeln. Und sie lässt die deutschen Fans auf einen neuen Überflieger hoffen. Was erwartet der 21-Jährige selbst von seiner Debütsaison? Wir haben mit ihm gesprochen.

Von: **Andreas Haupt**

Auf einer Skala von 1 bis 10 – von sehr schlecht bis ideal. Wie vorbereitet fühlen Sie sich für Ihre erste Saison?
Ich sage mal lieber 9, weil wir ja noch ein paar Wochen bis zum Start haben. Bis dahin kann ich mich noch weiter verbessern. Ich fühle mich sehr bereit und freue mich, dass es bald losgeht.

Was sind so Punkte, die man vorher nicht lernen kann, egal mit wie viel Training?
Generell geht es um den Ablauf in einem Rennen und an einem Rennwochenende. Ich bin in meiner Karriere zwar viele Rennen gefahren, aber nichts kommt nah an die Situation heran, die ein Formel-1-Wochenende mit sich bringt. Es wird sehr speziell. Ich hatte sehr viele Zoom-Anrufe mit meinem Team, um mich vorzubereiten. Aber das Rennen wird ein Ereignis, das man erst einmal mitgemacht haben muss, um es zu verstehen. Ich schreibe mir die Dinge dazu auch gerne auf und mache mir Notizen. Ingesamt wird das Learning by Doing.

Sie werden nicht gerne gelesen haben, dass das Freitagstraining von drei auf zwei Stunden gekürzt wird.
Und wir haben als Team nur drei statt wie in den Jahren davor sechs oder acht Testtage. Das bedeutet, dass ich nur eineinhalb Testtage vor meinem ersten Rennen bekomme – und dann noch eine Stunde Training weniger. Nein, das höre ich nicht gerne. Aber das sind die Regeln. Wir werden sicher auch damit um die Runden kommen. Aber natürlich ist es mein größtes Ziel, so viel wie möglich zu fahren.

Waren Sie bereits in der Haas-Fabrik in Banbury?
Noch nicht. Wegen Covid ist natürlich alles sehr eingeschränkt und sehr schwierig auf die Beine zu stellen. Die Bedingungen ändern sich ständig. Aber der Plan ist natürlich, bald dort zu sein, und wie auch immer sich die Option ergibt, werde ich sie auch wahrnehmen.

Sebastian Vettel war durch eine Ausnahmeregelung bereits in England. Warum Sie nicht?
Es gab diese eine Möglichkeit für Fahrer, zu ihren Teams zu kommen. Aber zuletzt wurden diese Regeln für Sportler superkurzfristig wieder geändert.

Sie können aktuell also auch nicht Simulator fahren.
Zum Glück habe ich die Möglichkeit, es zu Hause zu machen und dort meine Strecken zu trainieren und meine fahrerischen Fertigkeiten zu schleifen. Aber das ist alles nicht so gut, wie im echten Auto zu sitzen oder in einem vernünftig großen Simulator wie bei einem Formel-1-Team. Es ist alles sehr schwierig, sehr anders als in den Jahren davor. Covid hat leider vieles eingeschränkt.

Wieso ist Haas für Sie der richtige erste Schritt?
Sie sind nicht das größte Team. Dafür haben sie einen sehr direkten Draht zu ihren Fahrern. Wir stehen sehr oft in Kontakt, was natürlich schön ist. Es ist einfach auch gut zu wissen beziehungsweise zu diskutieren, was die Ziele des Teams sind. Sie arbeiten sehr gut mit ihren Fahrern zusammen. Ich glaube auch, dass dem Team

frischer Wind sehr gut tun wird. Hoffentlich motiviert sie das und lässt uns zusammen gut voranschreiten. Ich habe mich sofort wohlgefühlt. Das braucht ja manchmal auch länger. Bei Haas war es nach dem ersten Tag, nach dem ersten Meeting bereits soweit. Ich freue mich, dort untergekommen zu sein. Es ist eine gute Station, um mich weiterzuentwickeln.

Alfa Romeo galt auch als Landeplatz für Sie. War es schlussendlich eine Ferrari-Entscheidung?
Die Entscheidung wurde natürlich zusammen getroffen. Aber im Endeffekt habe ich persönlich sehr wenig Erfahrung in der Formel 1, und Ferrari kennt sich extrem gut aus. Sie kennen das Geschäft. Sie wissen genau, was das Beste für mich ist.

Haas hat 2021 zu einem Übergangsjahr ausgerufen. Womit rechnen Sie?
Da muss ich die ersten paar Rennen abwarten, um eine fundierte Antwort zu geben. Natürlich verspreche ich mir sehr viel von mir selbst. Ich will mich sehr schnell im Team einleben, damit ich mich sehr wohlfühle – und sie sich mit mir. Wenn wir das schaffen, werden auch die Ergebnisse kommen. Auch wenn es ein Überbrückungsjahr für uns ist: Wenn sich die Option ergibt, das Fünkchen Glück mitspielt, werden wir alles geben, um das Glück dann zu nutzen und die Resultate auch nach Hause zu bringen.

Was muss passieren, dass Sie persönlich am Saisonende ein positives Fazit ziehen?
Wir müssen uns im Klaren sein, was das Potenzial des Autos ist. Wir müssen ehrlich zu uns sein und unseren Job machen. Das Beste wäre natürlich, Punkte zu sammeln. Und sollte es wie im letzten Jahr ein paar verrückte Rennen geben, vielleicht kommt ja dann mal ein Podium heraus. Klar, das ist geträumt, aber wir dürfen träumen. Dennoch müssen wir in erster Linie realistisch sein.

Nimmt Ihnen das Überbrückungsjahr zum Einstieg Druck von den Schultern?
Druck ist immer da. Den mache ich mir selbst. Ich habe ja Erwartungen an mich selbst. Ich will einen Unterschied zwischen Anfang und Ende des Jahres sehen. Dass ich mich weiterentwickelt, verbessert und mit dem Team so gut zusammengearbeitet habe, wie ich es kann. Ich will eine Beziehung aufbauen und erreichen, dass wir zusammen voranschreiten können.

Sie sind sehr jung. Lesen Sie den Sportteil von Zeitungen oder Online-Berichte? Oder umgehen Sie das?
Ich bin generell wenig auf Nachrichtenseiten unterwegs. Dafür habe ich gefühlt zu wenig Zeit. Ich setze mir andere Prioritäten, wie das Training – oder dann auch mal den Kopf freizukriegen. Da bringt mir so etwas nicht viel. Und ob bewusst oder unbewusst: Es ist so, dass ich danach nicht schaue und auch nicht immer weiß, dass etwas über mich drinsteht. Dann sagen Leute zu mir: Du warst in der Zeitung. Ich kann dann nur sagen: schön. Aber wichtig ist mir das nicht. Ich bin lieber bei mir selbst und konzentriere mich auf mich selbst.

> „Ich bin mir sicher, dass Nikita und ich das Team voranbringen können, wenn wir zusammenarbeiten.“
>
> Mick Schumacher

Was erfordert die größte Umgewöhnung von der Formel 2 auf die Formel 1?
Es wird das erste Mal sein, dass ich ein Auto fahre, das eine Servolenkung hat. Das ist schon ein sehr großer Unterschied. Das bewirkt ein ganz anderes Gefühl im Auto. Du spürst es als Fahrer ganz anders. Man wartet auf andere Inputs vom Auto, die es dann schnell zu analysieren gilt. Das braucht einfach ein bisschen Zeit, um sich daran zu gewöhnen. Ich habe daran zum Beispiel zuletzt in Fiorano viel gearbeitet, und auch einen sehr großen Unterschied ausgemacht im Vergleich zur ersten Ausfahrt. Die Lenkung war auch ein großer Faktor in Abu Dhabi. Natürlich war das damals mein erster großer Tag im Auto. Da musste ich viele andere Sachen zusätzlich verarbeiten. Deshalb konnte ich mich nicht zu 100 Prozent aufs Fahren konzentrieren, sondern musste auch andere Sachen gleichzeitig machen. Zuletzt in Fiorano aber konnte ich tatsächlich nur auf mich achten, in mich hineinhören beim Fahren. Ich bin sicher, dass ich das in die Tests vor der Saison und dann auch in das erste Saisonrennen mitnehmen kann.

Was hat der Ferrari-Test in Fiorano Ende Januar sonst gebracht?
Es ist schlichtweg so: Jeder einzelne Kilometer ist positiv, weil in der Formel 1 sonst so wenig getestet werden kann. Die ganze Rückmeldung des Autos: Wo ist das Limit? Wie stark kann ich in die Kurve reinfahren, ohne Unter- oder Übersteuern zu bekommen? Das sind Sachen, die mir wichtig waren, sie zu erkennen. Man muss die Erfahrung machen, auch mal über das Limit zu gehen oder ins Gras zu fahren, solange das Auto dabei heil bleibt. Dann weiß man, hier ist das Limit, da darf ich nicht drübergehen, sonst verliere ich Zeit. Das wird einer der Punkte sein am Jahresanfang, vor allem bei den Testfahrten, wo man Sachen ausprobieren kann und muss. Natürlich an sicheren Stellen. Aber man muss das Auto ja mal fühlen, speziell als Rookie, der das Auto noch nicht so gut kennt. Solche Aspekte stehen ganz oben auf meiner Liste.

Spürt man bei den Reifen einen großen Unterschied?
Ja. Aber ich finde, dass der Reifen gar nicht so schlecht ist. Vielleicht wird sich diese Meinung auch ändern nach meinen ersten Rennen. Aber bei den Tests, speziell in Abu Dhabi im Haas, habe ich viel damit gearbeitet, und sie haben sich nicht so schlecht angefühlt. In der Formel 2 war es für mich um einiges schwieriger, weil dieser Zeitenabstand von Quali zu Rennen einfach viel größer ist. In der Formel 1 ist der viel kleiner. Da fehlen zwei, drei Sekunden. In der Formel 2 waren es schon mal sechs, sieben Sekunden. An diesen großen Unterschied musste ich mich gewöhnen. Ich habe bislang Longruns gemacht und keine Race Runs. Das ist schon ein Unterschied, weil man im Rennen 20 bis 30 Runden dranhängt. Es wird interessant sein zu erleben, wie sich der Reifen dann verhält.

Wie hoch ist die Messlatte Nikita Mazepin?
Nikita hatte im letzten Jahr ein paar gute Rennen. Von daher wird es sehr interessant zu sehen sein, wer sich wie schnell entwickelt.

Wie können zwei Rookies das Team voranbringen?
Ja, wir sind zwei Neulinge. Aber wir haben sehr viele Jahre in Junior-Kategorien verbracht. Ich bin mir sicher, dass wir das Team voranbringen können, wenn wir zusammenarbeiten. Parallel müssen wir uns als Fahrer in der gleichen Zeit mitentwickeln, damit man von Anfang bis Ende einen Unterschied sieht.

In den Nachwuchsserien sind Sie immer im zweiten Jahr explodiert. Sagt das etwas über Sie als Fahrer aus, dass Sie Schritt für Schritt nehmen und nichts überstürzen.
Ich glaube, es ist schwierig zu sagen, dass ich ein Fahrer bin, der im ersten Jahr nicht beeindrucken kann und im zweiten Jahr alles hinbringt. Es mag so auf dem Papier aussehen, aber wenn man mal genauer hinschaut, täuscht der Eindruck. Besonders in der Formel 2 war mein erstes Jahr nicht so schlecht. Was mir selbst den Eindruck gibt, dass ich das Potenzial habe, sofort gut zu sein. Es war so, dass wir in der Formel 2 einen extrem schwierigen Reifen hatten. Von daher hat es ein bisschen gedauert. Als ich den Reifen verstanden hatte, war ich bei den verschiedenen Rennen eigentlich immer gut dabei, wenn man einige Dinge, und auch mal Pech, einbezieht. Generell fühle ich mich so, dass ich das Potenzial habe, direkt im ersten Jahr zu überzeugen. Dementsprechend werde ich alles daransetzen, es in dieser Saison hinzubekommen, um nicht auf das zweite Jahr warten zu müssen. Aber klar: Im ersten Jahr werde ich mich an gewisse Sachen gewöhnen, und im zweiten etwas draufsetzen. Mir ist es wichtig, nicht in eine Sackgasse zu laufen, sondern mich Tag für Tag weiterzuentwickeln. Mit dem Ziel, immer schneller zu werden. Denn darum geht es ja letztlich: der Schnellste zu sein. ■



Mick Schumacher

Geburtstag: 22.03.1999
Geburtsort: Vufflens-le-Château
Herkunftsland: Schweiz

KARRIERE
2016: F4 Dtld./Italien (jew. 2.)
2017: Europ. Formel 3 (12.)
2018: Europ. Formel-3-Meister
2019: Formel 2 (12.)
2020: Formel-2-Meister
2021: Stammfahrer HaasF1



Pirelli unter Druck

Corona macht der Formel 1 das Leben schwer. Besonders groß sind die Sorgen aktuell bei Pirelli. Bei der Entwicklung der Reifen für 2022 darf es zu keinen Verzögerungen mehr kommen.

Von: **Tobias Grüner**

Der Job des Reifenlieferanten in der Formel 1 war schon immer undankbar. Die Fans wünschen sich einen möglichst hohen Verschleiß, damit es zu unterschiedlichen Boxenstrategien kommt. Die Piloten wollen am liebsten die ganze Zeit Vollgas fahren, ohne dass die Gummis in die Knie gehen. Und wenn dann ab und zu mal ein paar Reifen platzen, wie vergangenes Jahr in Silverstone, dann gibt es für den Reifenlieferanten Kreuzfeuer von allen Seiten.

Bei Pirelli ist man Kummer gewohnt. Seit 2011 sind die Italiener Alleinausrüster in der Königsklasse. Zunächst hagelte es Kritik wegen zu weicher Mischungen. Zuletzt hörte man eher Klagen über zu viele Ein-Stopp-Rennen. „Leider gab es irgendwann in den letzten Jahren einen Wandel in der Herangehensweise", erklärt Sportchef Mario Isola. „Die Ingenieure haben herausgefunden, dass es meist schneller ist, die Rennpace zu reduzieren, als einen zusätzlichen Boxenstopp einzulegen."

Natürlich könnte man den Verschleißfaktor erhöhen, aber dann jammern wie erwähnt die Fahrer, was in Sachen Außenwirkung noch kontraproduktiver ist als Strategie-Langeweile. Pirelli befindet sich also stets auf der Suche nach einem Kompromiss. Was die Saison 2020 angeht, fällt das Fazit von Isola positiv aus: „Wegen Corona hatten wir kurzfristig entschieden, alle Teams mit der identischen Auswahl an Reifensätzen zu beliefen. Das hat gut funktioniert und wird deshalb für 2021 beibehalten. Meistens haben die Teams dann auch alle drei Sorten im Rennen verwendet, was zu unterschiedlichen Strategien führte."

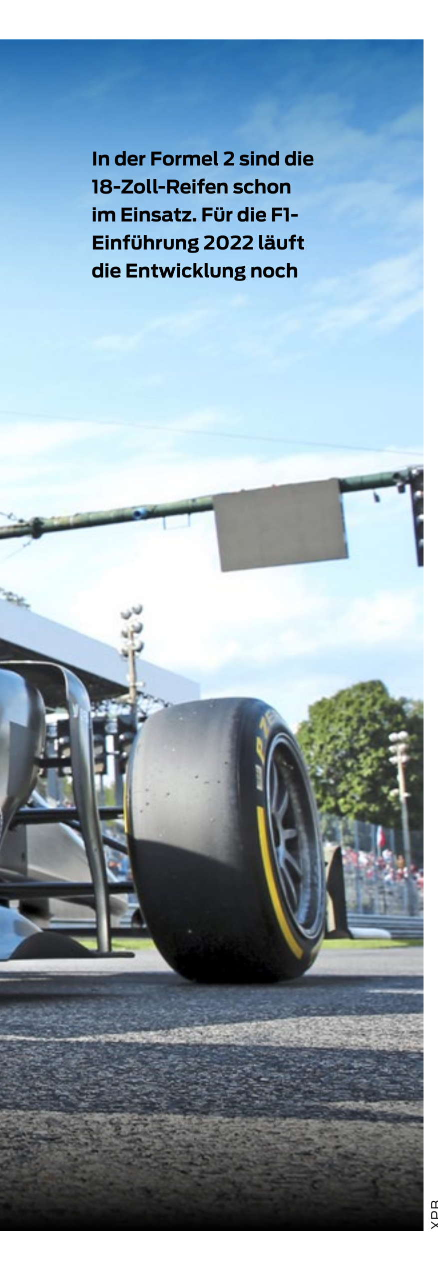
Um Extra-Würze ins Spiel zu bringen, hatte Pirelli bei einigen GP-Wochenenden einen sehr weichen Reifen im Sortiment, der praktisch nur für die Qualifikation zu gebrauchen war. „Leider haben es die Topteams oft geschafft, sich auf der Medium-Mischung zu qualifizieren, um dann auch auf den härteren Reifen zu starten", bedauert Isola.

Neuer Reifen für 2021

Obwohl sich die Klagen zuletzt in Grenzen hielten, bringt Pirelli 2021 einen neuen Reifen an den Start. Bei den Modifikationen hatten die Verantwortlichen aber nicht den Verschleiß oder den Grip, sondern das Thema Sicherheit im Hinterkopf. Mit immer schneller werdenden Rennwagen kamen die Gummis zuletzt gefährlich nahe an ihre Belastungsgrenzen. Am Ende wurde den Verantwortlichen das Risiko zu groß, die bereits 2019 eingeführte Spezifikation noch ein weiteres Jahr einzusetzen. Verstärkungen vor allem am Unterbau sollen das aktuelle Produkt robuster machen und wieder niedrigere Luftdrücke ermöglichen.

Um ganz auf Nummer sicher zu gehen, hat die FIA auch noch in die Aerodynamik der Autos eingegriffen. Einschnitte am Unterboden und dem Diffusor reduzieren den Abtrieb und damit auch die Belastung für die Reifen um zehn Prozent. Nach den ersten Probeläufen fiel das Feedback der Piloten verhalten aus. Für Isola kam die Kritik nicht unerwartet: „Das ist eine ganz normale Reaktion. Wenn Fahrer neue Teile testen, hoffen sie immer auf eine bessere Performance. In diesem Fall stand aber nur die Haltbarkeit im Fokus, was so auch mit den Teams abgesprochen war."

Rundenrekorde werden in der kommenden Saison wohl nicht aufgestellt. Vier Zehntel bis zu einer halben Sekunde Zeitverlust sagen die Pirelli-Simulationen je nach Strecke voraus. Was die Balance angeht, müssen sich die Fahrer zudem auf eine erhöhte Tendenz zum Untersteuern einstellen. „Darauf lässt sich aber mit dem Setup reagieren. Wenn


In der Formel 2 sind die 18-Zoll-Reifen schon im Einsatz. Für die F1-Einführung 2022 läuft die Entwicklung noch

XPB

sich die Teams erst einmal auf die neuen Reifen eingeschossen haben, wird der Unterschied gar nicht mehr so groß ausfallen", beschwichtigt Isola.

Verzug bei 18-Zoll-Reifen

Eine größere Umstellung kündigt der Reifenpapst für die Saison 2022 an. Mit der neuen Rennwagen-Generation wächst der Felgendurchmesser von 13 auf 18 Zoll. Den Umstieg auf die neuen Dimensionen nutzt Pirelli, um gleich noch grundlegende Änderungen der Gummi-Charakteristik einzuführen. „Uns geht es vor allem darum, die Tendenz zum Überhitzen zu reduzieren, damit die Performance im Verkehr nicht so sehr leidet. Gleichzeitig sollen aber beim Verschleiß weiterhin Unterschiede sichtbar bleiben, um eine Varianz bei den Strategien zu ermöglichen."

Die Teams und die F1-Bosse haben bereits eine lange Liste mit Zielvorgaben – den sogenannten „Target Letter" – an Pirelli geschickt. Entsprechend anspruchsvoll ist die Entwicklungsarbeit für die große Reifenrevolution. Doch kurz nach dem Anlaufen des Testprogramms Ende 2019 sorgte Corona für einen ungeplanten Stillstand. Die für 2020 vorgesehenen Probeläufe fielen komplett ins Wasser. Nun gilt es, die verlorene Zeit schnellstmöglich wieder aufzuholen. Die Zahl der Testtage wurde deshalb am 11. Februar in der F1-Kommission von 25 auf 30 aufgestockt. Die Teams dürfen sogenannte „Mule Cars" zum Einsatz bringen, die mit speziellen Umbauten die Eigenschaften der 2022er-Autos simulieren und verwertbare Daten produzieren.

Aktuell ist Isola gerade dabei, den Einsatzplan für die neue Saison festzuzurren. Ausfälle können sich die Ingenieure trotz Corona nicht mehr erlauben. „Unser Problem besteht darin, dass wir nicht nur einen einzigen Reifen entwickeln müssen, sondern fünf Slick-Mischungen und dazu noch Intermediate- und Regenreifen", rechnet Isola vor. „Diese sieben Produkte erfordern Testfahrten bei unterschiedlichen Bedingungen und auf unterschiedlichen Rennstrecken. Das lässt sich nicht alles parallel erledigen. Wir müssen auf jeden Fall einen Notfallplan haben, falls wieder etwas dazwischenkommt."

Die Deadlines sind vom Reglement festgelegt: Am 1. September steht zunächst einmal die Homologation der Karkasse an. Mit der genauen Spezifikation der einzelnen Gummi-Mischungen haben die Pirelli-Techniker noch bis Dezember Zeit. Sollte alles ideal laufen, dürfen die Teams das fertige Produkt bei den Testfahrten nach dem Saisonfinale in Abu Dhabi erstmals ausprobieren.

Für die Fahrer sollte der Wechsel übrigens nicht dramatisch ausfallen: „Wir haben in der Formel 2 schon vergangene Saison auf 18 Zoll gewechselt. Die Piloten haben uns berichtet, dass die Niederquerschnittsreifen etwas direkter reagieren, weil die Seitenwand kleiner ist und sich der Gummi insgesamt weniger bewegt", erklärt Isola. „Etwas mehr Vorsicht ist bei hohen Randsteinen nötig, weil der flache Reifen sensibler reagiert. Aber eine komplette Veränderung des Fahrstils ist nicht notwendig."

Im Pirelli-Hauptquartier in Mailand blickt man übrigens nicht nur auf 2022, sondern schon ein weiteres Jahr voraus: „Die Wahrscheinlichkeit ist groß, dass wir schnell zu Anpassungen an den 18-Zoll-Reifen gezwungen werden. Es ist fast unmöglich, den Verschleiß direkt im ersten Jahr perfekt hinzubekommen. Da gibt es 2023 sicher Optimierungsbedarf, was die Abstände zwischen den einzelnen Mischungen angeht. Außerdem müssen wir auch auf die steile Lernkurve bei den Teams reagieren. Die Autos dürften in der zweiten Saison noch einmal deutlich schneller sein." Die Entwicklung bei den Formel-1-Reifen steht niemals still. Man kann nur hoffen, dass Corona die Ingenieure irgendwann wieder geregelt arbeiten lässt. ■



PIRELLI

Pirelli-Sportchef Mario Isola hofft auf ein intensives Testprogramm 2021


MOTORSPORT IMAGES

Aus Sicherheitsgründen wurden die Reifen für 2021 noch einmal verstärkt



RENAULT

Die Probeläufe mit 18-Zoll-Reifen mussten wegen Corona gestoppt werden

Formel 1

Alonso kracht in Auto

Fernando Alonso wurde beim Fahrradtraining in der Schweiz von einem Auto angefahren. Der Spanier zog sich dabei einen Bruch des Oberkiefers zu.

Von: **Tobias Grüner**

Das Comeback von Fernando Alonso ist eine der großen Geschichten der anstehenden Formel-1-Saison. Doch am Donnerstag (11.2.) mussten sich die Fans kurz Sorgen machen, ob die Rückkehr ins F1-Cockpit nach zwei Jahren Pause überhaupt stattfinden kann.

Laut dem offiziellen Report der Kantonspolizei Tessin war Alonso um kurz vor 14 Uhr in seiner Schweizer Wahlheimat Lugano mit dem Fahrrad unterwegs, als eine 42-jährige Autofahrerin den F1-Star beim Abbiegen auf einen Supermarkt-Parkplatz übersah. Alonso schlug mit dem Kopf gegen die rechte Seite des Fahrzeugs und zog sich einen Bruch des Oberkiefers zu. Ohne Helm wären die Verletzungen wohl deutlich schlimmer ausgefallen. Per Krankenwagen ging es sofort in die Klinik, wo Alonso auch direkt operiert wurde. Nach zwei Tagen unter ärztlicher Beobachtung konnte der 39-jährige Patient schließlich wieder entlassen werden. Wie sein Team Alpine mitteilte, sei die Teilnahme an den Wintertests in Bahrain Mitte März nicht gefährdet. Die Saisonvorbereitung könne wie geplant durchgezogen werden. ■



MOTORSPORT IMAGES

Fernando Alonso musste nach einem Fahrrad-Unfall ins Krankenhaus

Formel 1

Sprintrennen, aber wie?

Die Formel-1-Kommission hat sich darauf geeinigt, bei drei Rennen ein neues Qualifikationsformat mit einem Sprintrennen am Samstag auszuprobieren. Über die Details wird noch gestritten.

Von: **Michael Schmidt**

Die Idee wurde bereits 2015 geboren: ein Sprintrennen zur Ermittlung der Startaufstellung. Bis jetzt hat sich die Idee nie realisieren lassen. Auch nicht, als die Formel 1 letztes Jahr bei den drei Doppelschlägen in Spielberg, Silverstone und Bahrain ein Format ausprobieren wollte, bei dem ein Sprintrennen die Qualifikation am Samstag ersetzt. Die Startreihenfolge sollte der umgekehrte WM-Stand sein. Doch Mercedes legte dagegen ein Veto ein.

Jetzt unternimmt die Formel 1 einen neuen Anlauf. Mit einem geänderten Format. Am Freitagnachmittag soll die Qualifikation in gewohnter Form stattfinden. Sie ergibt die Startaufstellung für einen Mini-Grand-Prix über 100 Kilometer am Samstag. Das Ergebnis des Sprints ist dann die Startreihenfolge für das Hauptrennen. Damit dort auch Action garantiert ist, soll es Punkte für das Samstagsrennen geben. Denkbar wäre das alte Punktesystem von vor 1990. Also 9-6-4-3-2-1. Aber auch dieser Vorschlag stieß bei der letzten Formel-1-Kommission auf Ablehnung. Jetzt rebellieren die kleinen Teams: „Dann kriegen die großen Teams noch mehr Punkte, und Hamilton ist schon im Sommer Weltmeister“, fürchtet Haas-Teamchef Guenther Steiner. Und wer soll am Sonntag den Grand Prix schauen, wenn er schon am Samstag sieht, wie es ausgehen wird?“. Die F1-Chefs lassen sich nicht beirren. Sie wollen in Montreal, Monza und Interlagos erste Versuche starten. ■



WILHELM

Noch in diesem Jahr sollen Experimente mit Samstags-Sprintrennen starten

NACHRICHTEN

MOTOR-STOPP KOMMT
Es ist beschlossene Sache. Das neue Motorenformat wird um ein Jahr auf 2025 vorgezogen. Die aktuellen Antriebseinheiten werden auf dem Stand von Anfang 2022 für drei Jahre eingefroren. Wer bis dahin nicht innerhalb von zwei Prozent zum Klassenbesten liegt, soll die Möglichkeit erhalten, nachzubessern. Die Teams konnten sich noch nicht einigen, wie das geschehen soll. Die FIA bevorzugt eine Anpassung über die Benzindurchflussmenge.

ZWEI RENNEN WACKELN
Die Coronakrise wird auch in diesem Jahr den Formel-1-Kalender bestimmen. Australien ist schon verschoben, China abgesagt. Portugal will seinen Termin am 2. Mai unbedingt wahrnehmen. Monaco beginnt Ende Februar mit dem Streckenaufbau. Singapur und Japan wackeln im Moment wegen strenger Einreisebestimmungen. Deutschland steht als Ersatz bereit.

RED BULL MIT HONDA
Vier Tage nach dem beschlossenen Entwicklungsstopp gab Red Bull bekannt, die Honda-Motoren wie geplant ab 2022 in Eigenregie einzusetzen. Der Zusammenbau und die Wartung der Triebwerke erfolgt auf dem Fabrikgelände in Milton Keynes. Dazu wurde eine neue Firma namens Red Bull Powertrains Ltd. gegründet. Sportchef Helmut Marko bezeichnete die Investition als „mutigen Schritt“.

SOZIALES ENGAGEMENT
Die Formel 1 hatte im Vorjahr die Initiative „We Race as One“ gegründet, um sich öffentlich gegen Rassismus und für mehr Diversität auszusprechen. In diesem Jahr soll das markante Regenbogen-Symbol schon wieder von den Autos verschwinden. Das Engagement für die gute Sache soll aber weitergeführt und auf die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit ausgedehnt werden.



Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern:

• Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu • 30 % Preisvorteil gegenüber Einzelkauf • Nach den 10 Ausgaben jederzeit kündbar

www.motorsport-aktuell.com/abo

Fon +49 (0)711 3206-8888 Bitte Bestellnummer angeben: 1773031

10 Ausgaben MOTORSPORT aktuell für zzt. 17,50 € (D) inkl. MwSt. und Versand (zzgl. einmalig 1,– € Zuzahlung für das Extra).
Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Zahlungsziel: 14 Tage nach Rechnungserhalt. Auslandspreise auf Anfrage.

Anbieter des Abonnements ist Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG. Belieferung, Betreuung und Abrechnung erfolgen durch DPV Deutscher Pressevertrieb GmbH als leistenden Unternehmer.



IMSA

GM ist mit den Marken Corvette (GTLM) und Cadillac (DPI-Klasse) im IMSA-Sport vertreten

2 Fliegen und 1 Klappe?

General Motors (GM) steht im Motorsport vor großen Entscheidungen: Die GTLM-Klasse wird in der IMSA-Serie Ende 2021 beerdigt, Corvette braucht ein Anschlussprogramm. Dazu muss bestimmt werden, welche Marke in der DPI-Klasse die GM-Fahnen hochhält. Wir haben mit der neuen GM-Sportchefin Laura Klauser gesprochen.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Wenn große Richtungsentscheidungen anstehen, ist es immer gut, wenn man erfahrene Führungskräfte am Start hat. Das ist bei GM im Sportwagenbereich aber eher nicht der Fall: Erst im Januar hat Laura Klauser den Job als Corvette-Programmchefin vom Veteranen Doug Fehan übernommen. Die 34-jährige Amerikanerin arbeitet zwar bereits seit zwölf Jahren bei GM, doch erst seit 2016 ist sie in die Rennprogramme für die DPI-Klasse sowie den GT4-Sport involviert.

Nach dem Rauswurf von Doug Fehan wurde Klauser offiziell die Position „Sports Car Racing Program Manager“ übertragen, damit ist sie für alle Rennprogramme im Langstreckensport und Sportwagenbereich zuständig, also DPI 2.0 (gleich LMDh) und GT-Sport. Das Pratt-&-Miller-Einsatzteam bescherte Klauser in Daytona mit dem Corvette-Doppelsieg in der GTLM-Klasse ein schönes Entrée, dennoch verpuffen die gestellten Fragen nicht: Wenn GM 2023 in der Topklasse vertreten sein will, müssen bald Entscheidungen her. In der GT-Klasse ist der Zeitdruck noch größer, weil IMSA die GTLM-Klasse schon Ende 2021 einstampft.

GM begutachtet Szenarien

„Natürlich sind wir uns des Drucks bewusst, denn es war ja immer klar, dass sich die DPI-Ära dem Ende zuneigt. Seit dem Ausstieg von Porsche ist zudem klar, dass die bisherige GT-Klasse vor einem Umbruch stehen könnte“, so Laura Klauser. „Daher beschäftigen wir uns seit Oktober 2020 intensiv mit den Szenarien im Prototypen- und GT-Sport.“

Die zentralen Fragestellungen sind bekannt: „Welches Engagement macht technisch Sinn, besonders auch im Hinblick auf die Rückkopplung zur Straße? Wie hoch sind die Kosten? Mit welchen Partnern wollen wir zusammenarbeiten?“ Klauser betont, dass man bei GM gezielt versucht, neu an die Fragestellungen heranzugehen, anstatt nur bestehende Verträge weiterzuführen. „Wir stellen uns die Frage: Wie würden wir ein Engagement aufgleisen, wenn wir neu in die Klasse einsteigen und keine fixen Partner hätten?“

> „Theoretisch würde es Sinn machen, mit Cadillac elektrifizierten Rennsport zu betreiben, doch die Technik ist noch lange nicht da, um das umzusetzen.“
>
> Laura Klauser, GM Motorsport

In der neuen US-Topklasse LMDh, mit der Hersteller auch in Le Mans und der Sportwagen-WM an den Start gehen können, stellt sich ein besonders gravierendes Problem: GM hat beschlossen, die Marke Cadillac bis 2030 komplett auf Elektroantriebe umzustellen. Cadillac stellt bisher mit dem DPI-Programm die GM-Speerspitze im Langstreckensport. „Theoretisch würde es Sinn machen, mit Cadillac elektrifizierten Rennsport zu betreiben, doch die Technik ist noch lange nicht da, um zum Beispiel Langstreckensport mit vollelektrischen Antrieben darzustellen. Das bedeutet, dass wir für die nächsten Jahre mit unseren Ansätzen im klassischen Motorsport weitermachen werden, denn wir lieben den Langstreckensport und sehen in unserem Engagement einen großen Wert.“

Klauser macht auch deutlich, dass Elektro-Rennserien aktuell nicht auf dem Radar von GM stehen: „Es gibt ja ein paar Elektro-Rennserien, aber wir haben hier nichts identifiziert, das zu uns passen würde.“

Wie die Dinosaurier?

Andererseits ist für Klauser klar, dass sich die Dinge mittelfristig ändern werden: „Die Autoindustrie verändert sich, und wir können nicht so weitermachen wie in den letzten 100 Jahren, das gilt auch für den Motorsport. Ohne Veränderung werden wir die Relevanz verlieren und die Men-

schen werden uns als Dinosaurier betrachten. Daher ziehen wir auch alle Zwischenbereiche in Betracht, wie die elektrifizierte GT-Plattform im Rahmen der SRO-Serien von Stéphane Ratel. Bis zu einem gewissen Grad wird der Wandel für uns ungemütlich werden, einfach weil wir es nicht gewohnt sind. Richtig durchsetzen kann sich der Wandel aber sicher erst dann, wenn die Technologie auch mit den Anforderungen mithalten kann."

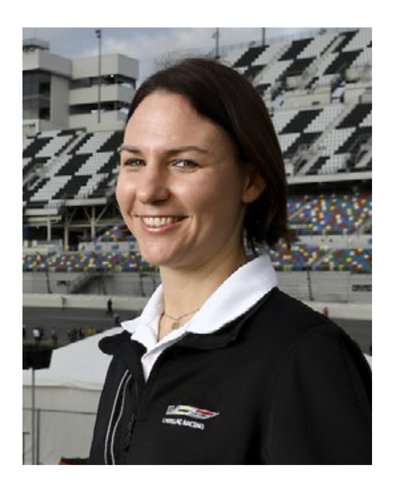
Damit liegt es nahe, dass GM erst einmal den traditionellen Motorsportpfad weiterverfolgen wird: Denn wenn die Technologie (Stichwort Energiedichte der Batterien) nicht vorhanden ist, macht Rennsport mit E-Autos keinen Sinn. Abgesehen vom Thema Antriebe steht GM auch noch vor anderen Herausforderungen, wie im GT-Sport: Seit über 20 Jahren startet GM mit Corvette in der GT-Topklasse, die mal GT1, mal GT2 oder GTE und GTLM hieß. In Summe waren das aber immer Werkseinsätze.

Mit dem Verschwinden der GTLM-Klasse wird die GT3-Kategorie als Topklasse aufrücken. GT3 ist Kundensport, etwas, das Corvette Racing bisher dadurch vermieden hat, dass man die GT3-Kunden-Corvette bei einem externen Partner wie Callaway Competition platziert hat.

Kundensport im Aufbau?

Jetzt müssen sich die Amis zwangsläufig mit Kundensport auseinandersetzen, obwohl: Das DPI-Programm war konzeptionell auch als Kundensportprogramm aufgesetzt, anders zum Beispiel als bei den DPI-Gegnern Mazda und Acura, deren Engagements als waschechte Werkseinsätze strukturiert sind.

„Uns ist völlig klar, dass wir in den ersten Jahren eines potenziellen Kundensportprogramms im GT-Sport Autos verkaufen müssen", sagt Klauser. „Mit den Erlösen kann man das GT-Programm teilweise refinanzieren, und damit ist klar, dass wir den Business Case in der GT3-Klasse auf dem Schirm haben. Und es ist eine wahrscheinliche Option, dass wir das so umsetzen."



„Mit dem Zutritt von Audi und Porsche wird sich der Konkurrenzdruck in der Topklasse verschärfen – und das hat Rückwirkungen auf der Kostenseite."

Laura Klauser, GM Motorsport

Die neue Topklasse LMDh ist zwar einerseits ebenfalls als Kundensportkategorie aufgesetzt, denn die Technik ist für Teams einfach zu handeln, trotz Hybridsystem. Laura Klauser befürchtet jedoch, dass das Wettbewerbsniveau in der Topklasse mit dem Zutritt von Audi und Porsche und der Option, die LMDh-Autos in Le Mans einzusetzen, rasant ansteigen könnte: „Der Konkurrenzdruck wird sich verschärfen, also müssen wir abwarten, wie viel Geld wir von GM bekommen können, um weiter wettbewerbsfähig zu sein. Wenn man sich die Historie der LMP1-Klasse ansieht, so ist klar: Je prominenter der Wettbewerb, desto höher auch die Kosten." Klauser warnt darüber hinaus, dass der verschärfte Wettbewerb Werkseinsätze eigentlich zwingend notwendig macht, während die neue LMDh-Klasse andererseits als Kundensport verkauft wird. „Man wird starke Werksunterstützung benötigen, wenn man Audi oder Porsche schlagen will", folgert Laura Klauser.

Laut Klauser müssen all diese Facetten bei den kommenden Entscheidungen berücksichtigt und gewichtet werden. „Immerhin gibt es keinen Mangel an Profi-Teams, die uns nahestehen und die solche Einsätze umsetzen können", sagt Klauser.

Die Relevanz erhalten

Für GM ist wichtig, dass viele Hersteller zumindest für eine Übergangsphase den gleichen Ansatz wählen: „Sonst splittet sich die Rennsportszene in unterschiedliche Technologien und Serien auf, da fahren dann jeweils zwei Hersteller – dann ist jede Relevanz beim Teufel."

Insofern ist die Entscheidung von IMSA, ab 2023 GT3 anstelle von GTLM zu setzen, vernünftig: „Die GT3-Kategorie ist eine starke Klasse mit vielen Marken – und das ist am Ende gut für die Show, diesen Aspekt haben wir verstanden", erklärt Klauser.

Doch GM hat noch ein weiteres Problem: Von der Logik her müsste man eigentlich Corvette in der neuen LMDh-Topklasse positionieren – gegen Porsche, McLaren, vielleicht Ferrari. Aber genauso müsste man Corvette eigentlich im GT-Sport belassen – um gegen die direkten Gegner im Marktsegment anzutreten, also wieder Porsche, Ferrari oder McLaren.

Natürlich wartet man bei GM ab, welche Formate und Klassen sich für die absehbare Zukunft durchsetzen werden: „Jeder Hersteller wird seine Entscheidung treffen, und dann sollte sich früh abzeichnen, in welche Richtung der Hase läuft", so Klauser. „Das Gute daran ist, dass wir alle in einem Boot sitzen und auch alle intensiv miteinander in den technischen Meetings reden, diskutieren und die Positionen austauschen. Das verhindert, dass man als Hersteller in die falsche Richtung läuft."

Klauser erwähnt, dass die Weiterentwicklung der LMDh-Klasse genau von diesem Austausch der Hersteller getrieben wurde: „Die Frage, ob die Klasse mit einem Einheitshybrid antreten soll, war ein gutes Beispiel dafür, wie wir versucht haben zusammenzuarbeiten. Da spielen ja auch Aspekte wie die Ausrichtung der Straßenmodelle eine Rolle. Auf diese Weise konnten wir sagen: Hybrid ist für die Mehrheit ein wichtiger Baustein, der im LMDh-Konzept vorhanden sein muss."

Klauser plädiert auch dafür, Show und Entertainment nicht aus dem Blick zu verlieren: „Am Ende sind wir mit dem Motorsport im Unterhaltungsgeschäft. Das erste Ziel muss darin bestehen, ein volles und starkes Starterfeld zu generieren. Wenn uns das gelingt, kommen automatisch auch die Fans an die Rennstrecke – so erhalten wir die Relevanz des Motorsports."

Man kann davon ausgehen: wenn das Puzzle passt, wird GM im Prototypen- und GT-Sport wohl weitermachen. ■

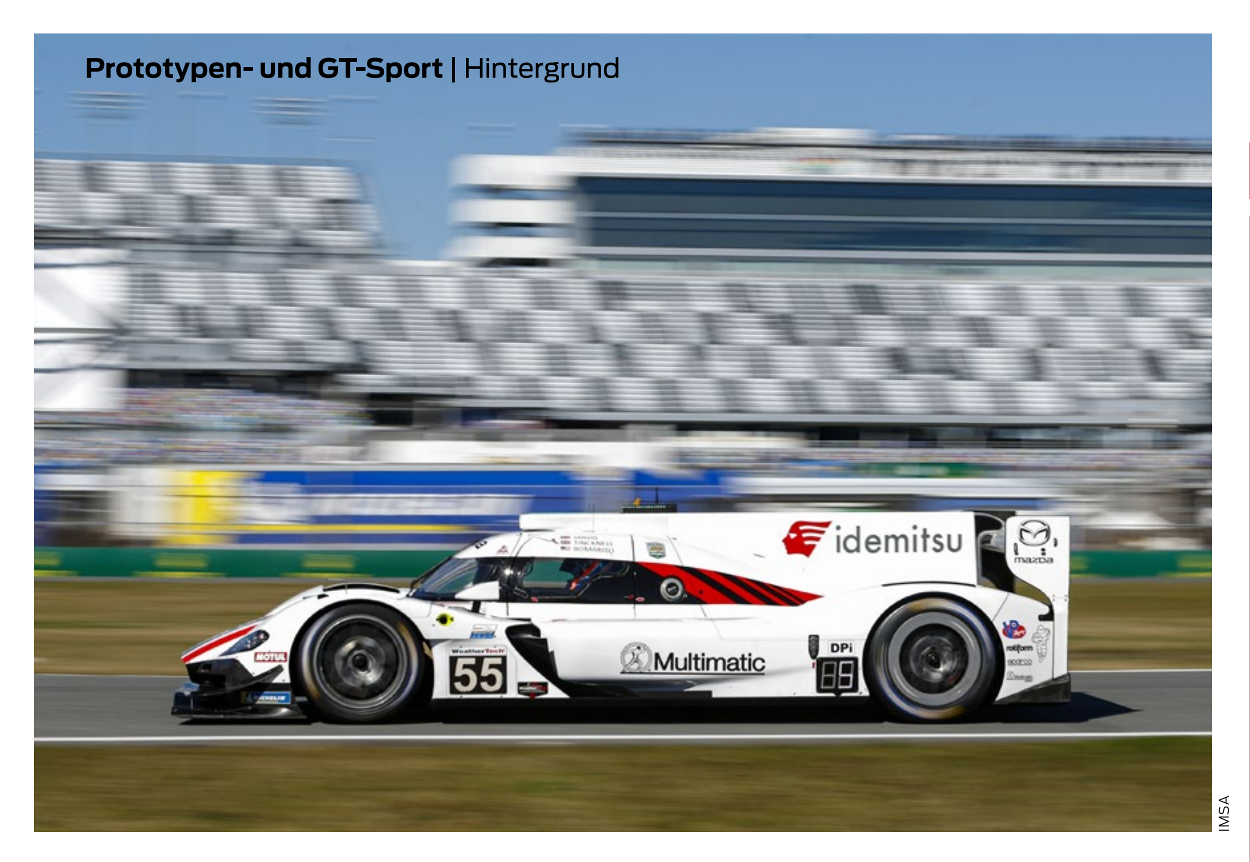

IMSA

Bisher stellte Cadillac in der DPI-Topklasse die Mehrzahl der Fahrzeuge



IMSA

Corvette holte in Daytona mit der C8.R den Doppelsieg in der GTLM-Klasse



IMSA

DPi: Mazda sperrt zu

Nur zwei Wochen nach dem IMSA-Saisonstart in Daytona hat Mazda Motorsport Nordamerika das Ende des DPi-Programms nach Ablauf der Saison 2021 verkündet. Was steckt hinter dem Rückzug? Und welche Rolle spielt der Chassispartner Multimatic?

Von: **M. Schurig; A. Cotton**

Der Zeitpunkt der Verkündung war ungewöhnlich: Nur zwei Wochen nach dem Saisonstart der IMSA-Serie in Daytona hat Mazda Motorsport USA den Ausstieg aus der DPi-Klasse zum Ende der Saison 2021 verkündet. Dazu hat Mazda angekündigt, keinen Nachfolger des Mazda RT24-P in Gestalt eines LMDh-Autos ab 2023 zu bauen. Mazda war seit Start der DPi-Ära im Jahr 2014 in der IMSA-Topklasse vertreten, allerdings haben die Japaner bisher keinen einzigen Titel einfahren können.

Einerseits kann die Entscheidung nicht überraschen: In den letzten Jahren hat es wenig Kontinuität, dafür viele Wechsel gegeben. Erst übernahm das deutsche Joest-Team die Einsätze, dann kam der LMP2-Chassis-Kooperationspartner Multimatic als Einsatzpartner zum Zug, dann verließ Sportchef John Doonan Mazda und wurde neuer IMSA-Boss, schließlich wurde das Programm Ende 2020 auf ein Auto für die Saison 2021 heruntergefahren. Doonans Nachfolger, Nelson Cosgrove, hat Mazda sogar angeblich schon vor dem Saisonstart in Daytona verlassen. Das alles deutete darauf hin, dass es um Mazdas Engagement in der Topklasse schlecht bestellt war.

Andererseits hatten sowohl Mazda- als auch Multimatic-Quellen immer wieder den Willen zum Weitermachen bekundet, auch über 2023 hinaus, also als Teil der neuen LMDh-Klasse. Erst in den letzten Wochen hat Mazda angeblich die Abwerbung des Piloten Oliver Jarvis durch das Glickenhaus-Team unterbunden.

Dass Mazda eventuell finanziell die Puste ausgeht, war wie erwähnt ein mögliches Szenario. Doch Multimatic galt als gesetzt, zumal der extrem motorsportaffine Technikdirektor des kanadischen Zulieferers, Larry Holt, unbedingt mit Multimatic Motorsports in Le Mans siegen wollte.

Einige IMSA-Quellen behaupten, dass man bei Multimatic von der Mazda-Entscheidung völlig überrascht worden sei. Andere Insider sagen, dass Multimatic bereits einen neuen Partner für die LMDh-Klasse hat, der über mehr Ressourcen und mehr Geld verfügt als Mazda.

Und hier wird es natürlich interessant: Für 2023 sind bisher nur Acura, Porsche und Audi gesetzt. Zwar hat Acura bisher nicht bestätigt, dass man die bisherige Kooperation mit dem LMP2-Chassishersteller Oreca weiter fortsetzt, doch das gilt als wahrscheinlich. Bleiben Porsche und Audi aus dem VW-Konzern – es sei denn, Multimatic spannt mit einem Hersteller zusammen, der noch gar nicht kommuniziert hat, dass er in die LMDh-Klasse einsteigt, was aber wohl eher unwahrscheinlich wäre.

Multimatic und Porsche?

Die Motorsport-Chefs von Porsche und Audi, Fritz Enzinger und Julius Seebach, haben letzte Woche in Interviews mit Motorsport aktuell unisono erklärt, dass beide Marken eng zusammenarbeiten wollen, um alle technischen Synergien optimal zu nutzen und so die Kosten im Rahmen zu halten. Somit wäre es durchaus denkbar, dass der VW-Konzern mit Multimatic als Chassispartner für die LMDh-Topklasse zusammenarbeitet.

Sicher wäre ein Deal mit dem VW-Konzern für Multimatic attraktiver als die Fortsetzung der Kooperation mit einem kleinen japanischen Anbieter wie Mazda. Laut der Sportchefs von Audi und Porsche sollen erste Technikdetails der LMDh-Projekte im Juni bekannt gegeben werden. ■

KOMMENTAR

WIE TEUER IST TEUER?
Bisher haben drei Hersteller (Audi, Porsche und Acura) den Eintritt in die neue US-Langstrecken-Topklasse LMDh verkündet. Es gilt als nahezu sicher, dass auch der GM-Konzern (siehe Seite 14/15) einen Nachfolger seines DPi-Autos baut. Mazda hingegen hat jetzt den Ausstieg besiegelt, angeblich sind den Japanern die Kosten zu hoch. Das ist vermutlich ebenso richtig wie falsch: Auch die neue GM-Chefin für den Sportwagensport, Laura Klauser, fürchtet höhere Kosten im Vergleich zur bisherigen DPi-Formel, und sie begründet das vor allem mit dem Einstieg von Audi und Porsche: „Der Wettbewerbsdruck wird sich erhöhen, das führt zu höheren Kosten.“ Das Argument mag zum Teil stimmen, aber es bleibt der Fakt, dass die neue LMDh-Klasse die vermutlich billigste Gesamtsiegerklasse in der Geschichte des Sports sein wird. Als Hersteller bestimmt man einen Chassispartner aus der LMP2-Klasse, setzt ein neues Markengesicht für die Frontpartie auf, dazu stellt man einen Motor, der sogar aus der Serie stammen kann – fertig ist die LMDh-Laube. Insider aus dem GT-Sport versichern glaubhaft, dass die Entwicklung der LMDh-Autos weniger Geld koste als in der GTE-Klasse, wo bisher Hersteller wie Porsche, BMW, Corvette und Ferrari um Siege in der dritten Liga gekämpft haben. In Zahlen: Ein DPi-Auto kostet 15 bis 20 Millionen Euro – aber dafür fährt man um Gesamtsiege in Le Mans, Daytona oder Sebring. Bei Mazda hat man aber offenbar erkannt, dass das für die Japaner eine Kragenweite zu groß ist. Parallel hat der bisherige Partner Multimatic offenbar mit dem VW-Konzern einen fetten Fisch an der Angel – da macht der Mazda-Ausstieg in Summe durchaus Sinn.



Marcus Schurig
Redakteur

IMSA: Gerüchte um einen weiteren deutschen Hersteller in der LMDh-Topklasse

Die ominöse dritte Marke

Zwei deutsche Marken aus dem VW-Konzern haben bereits ihren Einstieg in die LMDh-Klasse offiziell gemacht, doch im IMSA-Fahrerlager hält sich mit Nachdruck das Gerücht, ein dritter deutscher Hersteller könnte ebenfalls noch andocken. Ist das wirklich so?

Von: **Marcus Schurig**



SEAN BULL DESIGN

Fantasie: So oder so ähnlich könnte ein BMW nach LMDh-Regeln aussehen

Es erscheint logisch, dass sich all diese Gerüchte gerade jetzt knubbeln: In 22 Monaten debütiert die neue LMDh-Topklasse beim IMSA-Saisonstart in Daytona. Bis zu 15 Hersteller saßen phasenweise am Tisch, als das Regelwerk verhandelt wurde. Bisher haben mit Acura, Porsche und Audi drei Marken zugesagt – 15 minus 3 macht 12, und damit sind Spekulationen Tür und Tor geöffnet. Aus deutscher Sicht können wir uns glücklich schätzen, dass Audi und Porsche dabei sind. Doch die Gerüchte um den ominösen dritten deutschen Hersteller wollen einfach nicht verstummen im IMSA-Fahrerlager. Was ist dran?

Infrage kommen demnach nur Mercedes und BMW. Beide Hersteller haben nach Informationen von Motorsport aktuell an den technischen Meetings für das neue LMDh-Reglement teilgenommen. Die Kosten für die neue Gesamtsiegerklasse, die auch in Le Mans und der Sportwagen-WM startberechtigt sein wird, sind so gering, dass eigentlich kein Hersteller daran vorbeikommt, sich das Thema wenigstens anzuschauen – ähnlich hatte sich auch schon Mercedes-Sportchef Toto Wolff Ende letzten Jahres geäußert. Zumal die Schwaben sogar noch ein echtes Hypercar für die Straße in der Mache haben, den AMG One, mit dem man mühelos Serie und Rennsport verzahnen könnte. Doch viel mehr als das gibt es an der Mercedes-Front nicht.

Bleibt BMW, für die 2020 ein Blackout-Jahr im Motorsport war: Ausstieg aus der DTM, Ausstieg aus der Formel E. Man baut ein GT3-Auto, ansonsten macht man Sim-Racing. Wirklich? Jedem Experten muss klar sein, dass das für die nominell zweitsportlichste Marke in Deutschland nicht alles sein kann.

In der Tat gibt es positive Signale aus München: Ja, man evaluiere turnusmäßig alle Optionen, und ja, LMDh ist sicher eine davon, und nein, GT3 und Sim-Racing könne für eine Marke wie BMW nicht dauerhaft das letzte Wort im Motorsport sein. Aber mit Entscheidungen müsse man sich gedulden. Fakt: Bei BMW wird das GTE-Programm mit dem M8 eingestampft – somit wären Geld und Ressourcen für die Entwicklung eines LMDh-Autos frei. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

MANTHEY-PLÄNE FÜR 24h

Manthey-Racing meldet sich nach einem Jahr wieder zurück auf der Nordschleife: Das Team aus Meuspath setzt einen Porsche 911 GT3 R ein. Der gelbgrüne Grello-Porsche wird in der NLS-Saison 2021 und beim 24h-Rennen Nürburgring mit Matteo Cairoli, Michael Christensen, Kévin Estre und Lars Kern besetzt sein. In Zukunft übernimmt Eve Wallenwein bei Manthey-Racing die GT3-Projektleitung und ist damit auch für die Nordschleifen-Einsätze verantwortlich. Und womöglich sieht man Manthey-Racing ja auch bald am Pikes Peak? In der Starterliste steht zwar kein Teamname, aber es sticht der Name von Manthey-Mitarbeiter Christoph Breuer ins Auge, der mit Startnummer 912, aber ohne Modellbezeichnung in der Kategorie Time Attack 1 gemeldet ist.

SIMON NICHT BEI RTL NITRO

Patrick Simon wird das ADAC GT Masters nicht mehr als TV-Kommentator begleiten. Der Wiesbadener war bei Sport1 jahrelang dabei, nun gibt es mit RTL Nitro einen neuenTV-Partner. In seiner Show PS on Air verkündete er, dass es einen neuen Kommentator geben wird. Man arbeite aber daran, mit PS on Air weiter beim GT Masters vertreten zu sein.

GRASSER MIT VIER HURACÁN

GRT Grasser Racing setzt im ADAC GT Masters vier Lamborghini Huracán ein. Die Startnummer 63 teilen sich Albert Costa Balboa und Rückkehrer Mirko Bortolotti. Daneben treten Franck Perera und Rolf Ineichen gemeinsam an. Steijn Schothorst und Tim Zimmermann sind das Junior-Duo in der Startnummer 82. Die Fahrerbesetzung für das vierte Auto wird später verkündet.

KUBICA: ELMS IM WRT-TEAM

Das belgische Team WRT, dass bisher vor allem durch Erfolge im GT3-Sport mit Audi glänzte, wechselt in der nächsten Saison auf die Langstrecke – und zwar mit dem ehemaligen F1-Starpiloten Robert Kubica. Der Pole wird



in der European Le Mans Series (ELMS) die volle Saison in einem Oreca-LMP2 des belgischen Teams bestreiten, die Teamkollegen werden noch bekannt gegeben. Das WRT-Team hat bereits im Januar den Einsatz eines weiteren LMP2-Autos in der (WEC) bestätigt, wo die Belgier mit Robin Frijns an den Start gehen. Das WRT-Team hofft, sich mit guten Ergebnissen in der LMP2-Klasse für einen Deal in der neuen Topklasse LMH und LMDh qualifizieren zu können.

ALMS: G-DRIVE-DOPPELSIEG

Das LMP2-Team G-Drive Racing hat die ersten beiden Rennen der Asian Le Mans Series (ALMS) gewonnen, die im Rahmen einer Doppelveranstaltung am letzten Wochenende in Dubai ausgetragen wurden. Für G-Drive holte das Trio Ferdinand Habsburg, René Binder und Yifei Ye die Siege bei den beiden Läufen über jeweils vier Stunden. Am Sonntag feierte G-Drive einen Doppelsieg: John Falb, Franco Colapinto und Rui Pinto de Andrade komplettierten den Erfolg für das von Algarve Pro Racing betreute G-Drive-Team.

„Man muss fahren, fahren, fahren“

Bei der Arctic Rallye Finnland debütiert Talent Oliver Solberg im World Rally Car. Der 19-jährige Schwede über den Test im WRC, sein WRC2-Programm und den Vorteil als Sohn eines Weltmeisters.

Von: **Reiner Kuhn**

Waren Sie vor der Erstausfahrt im WRC nervös?
Nicht nervös, eher aufgeregt. Weniger, weil ich das erste Mal in einem World Rally Car der neuesten Generation saß, sondern weil ich auf richtigen Rallyepisten unterwegs sein durfte. Wir reden von der Topklasse, der Formel 1 im Rallyesport. Von morgens bis abends hatte ich ein breites Grinsen im Gesicht.

Was hat Sie am WRC am meisten beeindruckt?
Die Leistung war keine Überraschung, das kenne ich vom Rallycross-Supercar. Beeindruckend war die Aerodynamik. Es ist schwieriger, als ich erwartet hatte, dafür das richtige Gefühl zu entwickeln. Ich habe knapp 150 Testkilometer abgespult. Es braucht aber mehr, um die Aerodynamik richtig zu verstehen.

Werden Sie vor der Arctic Rallye nochmals testen?
Am Montag vor dem WM-Lauf testen wir bei Rovaniemi. Dann sitzt auch Aaron (Stamm-Copilot Johnston) neben mir, der den ersten Test wegen einer kurzfristigen Flugabsage verpasste.

Stimmt es, dass Sie wie Ihr Vater extrem detaillierte Streckennotizen bevorzugen?
Da ich das System von ihm übernommen habe, notiere wohl auch ich jedes kleinste Detail, das gibt mir eine gewisse Sicherheit. Weglassen kann man später immer etwas, dazuschreiben aber nicht.

Ist ein WRC-Debüt bei der Arctic Rally von Vorteil?
Für mich ist eine Winterrallye mit ihren engen Pisten ideal. Jede Rallye hat langsamere, aber auch sehr schnelle Passagen. Aber anders als in Finnland oder Spanien kann man sich hier an den Schneewällen anlehnen.



SOLBERG

„Die Rallye Japan im WRC wäre großartig. Der Name Solberg hat dort einen besonderen Klang.“

Oliver Solberg

Wann haben Sie mit dem Rennsport begonnen?
Mit acht saß ich im CrossCart, mit 14 fuhr ich Rallycross-Rennen kurz danach Rallyes. Opa, Onkel und meine Mama waren schwedische Meister, Papa holte drei WM-Titel. In unserer Familie dreht sich alles um den Rallyesport, vom Aufstehen, bis wir ins Bett gehen. Ich kenne es nicht anders und liebe es. Ich profitiere von den Erfahrungen, allen voran meines Vaters, und weiß, dass er nur mein Bestes will. Zudem weiß ich um meine privilegierte Situation, praktisch jederzeit vor der Haustüre fahren zu können.

Ist das der Erfolgsschlüssel?
Ich denke schon. Talent ist das eine, aber im Grunde muss man fahren, fahren, fahren. Nur so kann man lernen. Jeder Meter bringt neue Erfahrungen und hilft, bestimmte Automatismen zu entwickeln. Ich fahre alles, auch Schneemobil oder Quad. Man hat Spaß und kann das Reaktionsvermögen schulen. Man braucht dieses natürliche Fahrgefühl, um an den Einstellungen vom Fahrwerk und von den Differenzialen feilen zu können.



SOLBERG

Auch beim WRC-Test an Olivers Seite: Vater und Weltmeister Petter Solberg



Oliver Solberg

Geburtstag: 23. September 2001
Geburtsort: Fredrikstad (N)
Herkunftsland: Schweden

WM-KARRIERE
2017: Erste Rallye
2019: Lettischer Meister (VW), jüngster EM-Lauf-Sieger
2020: EM-2., WRC3-4. (VW/Skoda)
2021: WRC2, WRC (Hyundai)

HOBBYS
Alles mit Motoren, Eishockey

Auf was können Sie sich schneller einstellen, auf ein neues Auto oder eine Rallye?
Ein neues Auto. In der vergangenen Saison habe ich zwischen Skoda und VW gewechselt und bin auch mal im Rallycross-Supercar oder etwas anderem gesessen. Ich habe da Übung und finde mich schnell zurecht. Rallyes unterscheiden sich nicht nur durch ihre unterschiedliche Strecken-Beschaffenheit und Charakteristik, sie haben mitunter ganz eigene Tücken. Wenn etwas nicht passt, ist man leider zügig raus und muss auf die nächste Chance ein Jahr warten.

Die Monte diente Ihnen als WRC2-Probegalopp im i20 Rally2. Wie sieht Ihr Saisonprogramm aus?
Da ich erst sieben verschiedene WM-Rallyes gefahren bin, ist der Plan, bei allen WM-Läufen zu starten, um die Strecken kennen zu lernen. Das WRC2-Programm genießt Priorität, auch wenn noch offen ist, welche Rallyes es umfasst. Zudem hoffe ich, möglichst oft im WRC zu sitzen.

Bei welchen Rallyes würden Sie gerne im WRC starten?
Auch wenn sie für mich neu wären, aber die Rallye Finnland oder auch Estland wären cool. Aber auch die Rallye Kenia und natürlich Japan wären großartig. Durch die Erfolge meines Vaters im Subaru hat der Name Solberg dort noch immer einen ganz besonderen Klang. ■



Zu Hause eine Bank: Alle fünf Siege im Hyundai feierte Tänak in seiner Heimat Estland

BIRJUKOV

Rallye-WM

Tänak dominiert Probegalopp

Gelungenes Aufwärmtraining vor dem zweiten WM-Lauf am Polarkreis. Nationalheld Ott Tänak gewinnt die regionale Otepää-Winterrallye in Estland vor seinem Hyundai-Teamkollegen Thierry Neuville.

Von: **Reiner Kuhn**

Erstes Erfolgserlebnis für Ott Tänak 2021. Mit acht von acht möglichen Bestzeiten dominierte der 33-Jährige die Otepää-Winterrallye in Estland und verwies seinen Hyundai-Werkskollegen Thierry Neuville nach insgesamt 83,94 Wertungskilometern mit 33,4 Sekunden Vorsprung auf Platz 2.

Doch auch für den Belgier machte sich der Ausflug in Tänaks Heimat bezahlt. Konnte er doch beim Probegalopp weiter am Zusammenspiel mit seinem neuen Beifahrer Martijn Wydaeghe arbeiten – für beide war es nach dem WM-Auftakt erst die zweite gemeinsame Rallye.

Zudem galt es für die Hyundai-Crews, Erfahrungen mit den noch ungewohnten Spike-Reifen von Pirelli bei sich verändernden Streckenbedingungen zu machen. Dank einer vollen Teilnehmerliste bot das Terrain die volle Bandbreite, von nahezu frischen bis hin zu mit tiefen Spurrillen durchzogenen Pisten. „Die Bedingungen kamen jenen von unserem Test in Lappland sehr nahe. Es war ein sehr anspruchsvoller Tag. Auf der ersten Runde lag noch viel loser Schnee. Beim zweiten Durchgang waren die Linien durch die vielen kleinen Autos ziemlich seltsam. Ich denke, das war ein prima Test, um für die bevorstehende Arctic Rallye das richtige Gefühl zu entwickeln“, berichtet Tänak nach seinem insgesamt fünften Sieg im Hyundai. Kurios: Alle fünf Erfolge erzielte er in seinem Heimatland, darunter der WM-Lauf im vergangenen Sommer.

Auch Neuville zeigt sich im Ziel zufrieden. „Wir sind hierhergekommen, um verschiedene Einstellungen auszuprobieren, und sind im Laufe des Tages schrittweise in eine gute Richtung gefahren.“

Dritter wurde Tänak-Mentor Georg Gross in einem Ford Fiesta WRC der neuesten Generation (+ 2,17 min) vor Egon Kaur im VW Polo Rally2 (+ 2,41 min). ■

WRC2 / WRC3

Gryazin mit Schutzengel

Sechs Teams aus der zweiten WM-Liga nutzten die Otepää-Winterrallye in Estland zur Vorbereitung auf den bevorstehenden WM-Lauf – mit ganz unterschiedlichem Ausgang.

Der heimische WRC3-Pilot Egon Kaur fuhr im VW Polo auf Gesamtrang 4 und vor Landsmann und Markenkollege Georg Linnamäe zum Klassensieg. Der anfänglich führende Nikolay Gryazin überspannte in der vierten Prüfung den Bogen und zerlegte seinen VW Polo in einer Highspeed-Passage. Der 23-jährige Russe und sein Beifahrer entstiegen dem Wrack zwar unverletzt, unklar ist aber, ob er in zehn Tagen in der WRC2 am Start steht. Ebenfalls noch offen ist der Start von Gregor Jeets, der seinen Skoda Fabia schon nach wenigen Metern neben die Strecke setzte. Der Litauer Vladas Jurkevicius (Skoda) und Rakan Al-Rashed (VW) hielten sich beim Probegalopp dagegen schadlos und sind am Polarkreis in der breit besetzten WRC3 dabei. ■ RK

International

Latvala nicht zu halten

Kaum hat Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala in seiner privaten Celica GT-4 eine regionale Rallye gewonnen, will er in der Histo-EM durchstarten.

Vier Prüfungen und 53 Wertungskilometer bei der heimischen Mesikämmen Ralli reichten Toyota-Teamchef Jari-Matti Latvala, um sein Feuer wieder voll zu entfachen. „Einfach herrlich, es lief perfekt“, so der 35-Jährige, nachdem er mit Werkstestpilot Juho Hänninen an seiner Seite der versammelten Konkurrenz das Heck seines privaten Toyota Celica GT-4 zeigte und mit knapp zwei Minuten Vorsprung vor Ville Hautamäki (Mitsubishi Lancer Evo IX) siegte.

Während sich Latvalas Vater in der zweiten familieneigenen Celica mit Rang 19 zufriedengeben musste, schmiedet Jari-Matti neue Pläne: „Aktuell überschneiden sich nur zwei der acht Läufe zur historischen Rallye-EM mit den WM-Terminen“, weiß Latvala und will demnächst Asphalt-Reifen ordern. ■ RK



BIRJUKOV

Nur noch Schrottwert: Der Volkswagen Polo von WRC2-Pilot Nikolay Gryazin



OLLIKAINEN

Quer daher: Latvala will seiner Celica auch auf Asphalt die Sporen geben

RENAULT

Habemus Papam

Vor jenem Januar 1971 trug Ove Andersson den Stempel eines Verlierers und Pechvogels. Doch mit einem Sieg in Monte Carlo wendete der Schwede das Blatt. Sowohl als Fahrer als auch als Teamchef und nicht zuletzt als Mensch war der Gründer und Chef des Toyota Team Europe (TTE) einer der ganz Großen des Motorsports.

Von: **Dirk Johae**

Feiner Champagnernebel steigt in den monegassischen Himmel und legt sich auf die königsblaue Kunststoffhaut der Alpine. Aus dem dichten Kordon von Reportern, Fotografen und Teammitgliedern ragt der Oberkörper eines langen Mannes: Ove Andersson. Schüchtern nimmt der 33-jährige Sieger einen Schluck aus der Moët-Magnumflasche, wirkt dabei wie ein Junge, der zum ersten Mal an einem Glas Alkohol nippt. Dank ihm gewinnt Alpine-Renault zum ersten Mal die Rallye Monte Carlo. Im Siegestaumel scheint es ganz egal, dass das ungläubige Siegerlächeln nicht einem der Franzosen gehört, sondern dem Schweden Ove Andersson und seinem englischen Beifahrer David Stone. Der Champagner schmeckt besonders süß. „Jetzt habe ich auch mal das große Glück gehabt“, sagt Andersson erleichtert.

Tanz übers Eis

Sein Beifahrer, der Brite David Stone, drückte die Anerkennung für seinen Chauffeur in seiner eigenwilligen Art aus: „Noch nie bin ich so schnell über vereiste Straßen gefahren worden.“ Er hatte ja den direkten Vergleich: Drei Jahre hatte er die Monte bereits an der Seite von „Quick“ Vic Elford im Porsche 911 gewonnen. Doch der Kurvenspeed der flachen und leichten Alpine war noch mal höher als beim 911er. Die Wege von Andersson und Stone trennten sich nach der Monte, und so verpasste der Brite nach dem Triumph in Monte Carlo die Saison seines Lebens, ein echtes Rallye-Märchen.

Vor dem Saisonauftakt 1971 hatte Andersson in der Renault-Zentrale noch um einen Fahrerplatz in der Equipe betteln müssen. Jetzt stand der „Legionär“ an der Spitze des französischen Nationalteams mit Jean-Luc Therier, Europameister Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche und Jean-Pierre Nicolas. Der Schwede



MCKLEIN

Ove Andersson 1971

gewann drei weitere Rallyes: Mit Tony Nash die San Remo-Sestrière, mit seinem Landsmann Arne Hertz die Österreichische Alpenfahrt und die Akropolis-Rallye, wo Teamkollege Nicolas als Zweiter sogar für einen Alpine-Doppelsieg sorgte. Hätte es die Rallye-WM damals schon gegeben, wäre Andersson Weltmeister geworden. Nach dem Erfolg in Italien bekam er einen Werksvertrag. Es war ein neun Jahre währender Weg. Mit einem privaten Saab 96, den er selbst aufgebaut hatte, fuhr er die ersten Rallyes. Dann wechselte er auf einen Mini Cooper S und wurde damit Fünfter bei der Schweden-Rallye. Saab holte ihn daraufhin ins Werksteam, in dem er 1965 auch zum ersten Mal bei der Rallye Monte Carlo startete. Im Gesamtklassement landete der damals 26-Jährige auf Rang 13 und gewann die Klasse. Im Jahr darauf stieg er ins Werksteam von Lancia auf. „Es war damals eine Sensation, dass ein Nicht-Italiener ins Team der Squadra Corse kam“, schrieb Herbert Völker. Schwedische Journalisten vermuteten sogar päpstlichen Beistand und verpassten Andersson seinen Spitznamen „Paven“ – Papst. Tatsächlich wirkte „Ove I.“ mit seiner großen Ruhe und diplomatischen Gewandtheit eher wie ein kirchlicher Würdenträger und nicht wie einer der schnellsten und kühnsten Rallyefahrer der Welt.

Verpasste Sensation

Die Monte wurde für den jungen Fahrer aus Örbyhus zum Karriere-Barometer. Seine Lancia-Premiere krönte er gleich mit dem dritten Platz im Flavia Coupé. Seine Meisterleistung folgte im Jahr darauf mit dem neuen Fulvia 1,3 HF und seinem neuen britischen Beifahrer John Davenport. Nach der Zieldurchfahrt sah das Gespann zunächst wie der Sieger aus. Doch der „Rallye-Professor“ Rauno Aaltonen im Mini Cooper S war letztlich schneller als der „Papst“ im Lancia – um nur 23 Sekunden.

Der Gesamtsieg einer großen Rallye wie der Monte blieb Ove

Ove Andersson

Geburtstag: 3. Januar 1938
Geburtsort: Uppsala (S)
Herkunftsland: Schweden
Gestorben: 11. Juni 2008

KARRIERE-HIGHLIGHTS
1962 Erste Rallye (Saab 96)
1967: 1. Spanien-Rallye (Lancia Fulvia) und Gulf London Rally (Ford Lotus Cortina)
1969: 1. Welsh Rally (Ford Escort TC)
1971: 1. Rallye Monte Carlo, San Remo, Österreichische Alpenfahrt und Akropolis (alle Alpine-Renault A110)
1972: Erste Rallye mit Toyota
1973: Eigenes Rallye-Team
1975: Toyota Team Europe
1975: 1. Safari (Peugeot 504)
1976: 2. Portugal (Toyota Celica)
1980: Letzter WM-Start
1990–1999: Teamchef TTE, 4 Fahrer- und 3 Marken-WM-Titel mit Toyota

Andersson eine ganze Weile verwehrt. Auch bei Ford wurde es unter der Regie des erfolgreichen Teamchefs Stuart Turner nicht besser. Dabei lobte Beifahrer Gunnar Palm seinen schnellen Landsmann, der sei auf losem Untergrund stark wie die übrigen Skandinavier und auf Asphalt einer der besten Nordmänner: „Ove ist einer der kühnsten Fahrer, er vertraut den Ansagen des Beifahrers so hundertprozentig, wie es nur wenige tun."

Aber Teamchef Turner kannte die Schwäche seines Fahrers: „Er war ein zu netter Mensch, ihm fehlte der Killerinstinkt." Turner war nicht der einzige Kritiker. Andersson kämpfte gegen ein Image als Loser und Pechvogel. Mit dem Befreiungsschlag im Januar 1971 lieferte der „Papst" den Gegenbeweis. Die leichte und schnelle Alpine A110 (155 PS, 685 kg) belohnte das blinde Vertrauen in die Ansagen seiner Beifahrer wie kein anderes Auto dieser Zeit. Doch selbst die grandiose Saison 1971 sicherte dem Schweden langfristig keinen Platz im französischen Team – trotz Platz 2 bei der Monte 1973 mit Copilot Jean Todt flog er aus der Equipe.

Auf eigenen Beinen

Schon während seiner Achterbahn-Karriere ahnte Andersson, dass er einen neuen Weg einschlagen musste. Er gründete ein eigenes Team und begeisterte Toyota für Rallye-Einsätze zunächst in Europa – der Auftakt zu einer zweiten Karriere als Teamchef. Im November 1972 begann die Liaison mit dem neunten Platz bei der RAC-Rallye mit einem Celica. Drei Jahre später gründete Andersson das Toyota Team Europe (TTE).

Gleich in der Premierensaison gelang der erste WM-Sieg: Hannu Mikkola und Beifahrer Atso Aho behaupteten sich bei der 1000-Seen-Rallye mit dem untermotorisierten Corolla. Fünf Monate zuvor waren Mikkola und Andersson noch gemeinsam unterwegs: Bei der Safari Rallye traten sie für die Millionen-Truppe von Peugeot an. Mikkola schied aus, aber Andersson gewann mit Mikkolas späterem Stammbeifahrer Arne Hertz.

Der Safari-Sieg war ein weiterer bedeutender Sieg und ein typischer Andersson: Geduldig fuhr er schnell, aber immer beherrscht, während die größten Rivalen ausfielen oder durch Probleme eingebremst wurden.

Bis 1980 blieb der „Papst" im Cockpit aktiv und erzielte noch einige Podiumsplätze. Danach konzentrierte er sich auf seine Aufgabe als Teamchef des TTE. Ove Andersson wurde zu einem der einflussreichsten Manager in der Motorsportgeschichte. Die 90er-Jahre wurden zum Höhepunkt von Toyota im Rallyesport: Insgesamt vier Fahrer- und drei Markentitel gewann das Team aus Köln-Marsdorf.

Die erfolgreichen Fahrer der Celica GT-Four waren Carlos Sainz (Fahrer-Titel 1990 und 1992), Juha Kankkunen (1993) und Didier Auriol (1994). Die Finne und der Franzose legten mit ihren Erfolgen auch die Grundsteine für die Markentitel. Einen Schatten auf den glänzenden Weg warf die einjährige Sperre Toyotas 1996 wegen illegaler Umgehung der Luftmassenbegrenzer. Der Teamchef war nicht eingeweiht, Japan hielt ihm die Treue. 1999 dankte es Andersson Toyota mit einem weiteren Markentitel mit dem Corolla WRC, bevor das Unternehmen nach Le Mans und 2002 in die Formel 1 wechselte – Anderssons letztes Projekt, bevor er sein Team an Toyota verkaufte.

Den Ruhestand konnte er nur wenige Jahre genießen: Ove Andersson starb im Sommer 2008 im Alter von 70 Jahren durch einen Verkehrsunfall bei einer Klassik-Rallye in Südafrika. ■



Privateinsatz: Gesamtsieger der Safari Rallye 1975 im Peugeot 504



Grundstein RAC-Rallye: Auf der Insel begann die Toyota-Ehe (Bild von 1976)



Geniale Liaison: Teamchef Andersson (l.) und Weltmeister Juha Kankkunen



Letztes WM-Podium: Mit Henry Liddon im Celica 1979 in Portugal



Michael McDowell aus dem kleinen Front-Row-Team gewann sensationell in Daytona

Der Überraschungscoup

Das Daytona 500 als traditioneller Saisonauftakt der NASCAR Cup Series bot alles: Unfälle, eine lange Regen-Rotphase und dann mit Michael McDowell (Ford) auch noch einen Überraschungssieger.

Von: **Michael Bräutigam**

Dieses Daytona 500 wird allen Beteiligten wohl noch lange im Gedächtnis bleiben. Untypisch für so lange Rennen auf Superspeedways, wurde praktisch vom Start weg wild gepusht und gedrängelt. Nach vier Runden fuhr das gesamte Feld erstmals unter Gelb, als Derrike Cope nach einem Reifenschaden in die Mauer flog. Der Daytona-500-Sieger von 1990 wurde damit das erste Ausfallopfer.

Zehn Runden später knallte es dann zum ersten Mal so richtig: Kyle Busch gab seinem neuen Gibbs-Teamkollegen Christopher Bell einen Schubser, der mit dem Überschuss Aric Almirola etwas unglücklich am Heck traf. Der Stewart-Haas-Fahrer verlor in der Folge das Auto und kegelte einmal quer durchs Feld. Zuerst torpedierte er den zu dem Zeitpunkt auf P2 fahrenden Pole-Mann Alex Bowman, in der nachfolgenden Kettenreaktion kollidierte fast die Hälfte des Feldes mit anderen Autos, der Wand oder der aufgeweichten Rasenfläche.

„Das war abzusehen“, konstatierte Denny Hamlin in einem TV-Interview während der folgenden Rennunterbrechung. Der Vorjahressieger hatte sich kurz zuvor freiwillig aus dem Feld nach hinten abgesetzt, um dem sich anbahnenden Chaos aus dem Weg zu gehen. Wie sich zeigte, ein kluger Schachzug.

Zunächst war aber Warten angesagt. Nicht weil die Aufräumarbeiten so lange gedauert hätten, sondern weil parallel zur roten Flagge ein Gewitter wie im Vorjahr den „Sunshine State“ Florida im strömenden Regen und teilweise Hagel versinken ließ. Über fünfeinhalb Stunden (!) sollte es dauern, bis sich die Räder endlich wieder drehten.

Clash: Sieg für Kyle Busch

Genug Zeit also, die ohnehin etwas andere Daytona-Woche Revue passieren zu lassen. Die begann diesmal erst am Dienstag, doch dafür gleich mit einem Knall. Auf dem Road Course stand das Clash-Rennen an, bei dem Favorit Chase Elliott sich nach einem technischen Vergehen vom letzten Startplatz nach vorne kämpfen musste. In der letzten der 25 Runden war er zur Stelle und griff den Führenden Ryan Blaney an. Der Überholversuch in der Zielschikane endete mit einer Kollision der beiden guten Kumpel. Elliott holte noch P2, Blaney landete in der Wand – und Kyle Busch schlüpfte an beiden vorbei zum Clash-Sieg.

Tags darauf stand das Einzelzeitfahren an, bei dem Alex Bowman sich zum zweiten Mal nach 2018 die Pole-Position sichern konnte. Auch damals (P17) brachte sie ihm übrigens kein Glück.

Spannend war im Vorfeld auch noch der Kampf von acht sogenannten „Open“-Teams, die sich am Mittwoch und Donnerstag um die letzten vier Startplätze hinter den 36 gecharterten, also fix eingeschriebenen, Teams balgten. Zwei davon wurden an Ryan Preece und David Ragan nach dem Zeitfahren vergeben, die weiteren zwei in den beiden Duel-Rennen am Donnerstag. Almirola und Austin Dillon holten sich die Siege in den jeweiligen Duels und damit ihre Plätze in der zweiten Startreihe, während Austin Cindric und Kaz Grala sich die letzten beiden Startplätze fürs Daytona 500 eroberten.

Zurück zum Sonntag und Zeitsprung ans Ende der langen Rotphase: Auf der frisch abgetrockneten Strecke machte sich zunächst William Byron keine Freunde. Der Hendrick-Pilot musste nach einem Crash im Duel ins Ersatzauto umsteigen und deshalb von hinten starten. Mitten im Getümmel befindlich war auch er zuvor ein Opfer des ersten „Big One“ und fuhr mit

halb zerfleddertem Auto weiter, das nun diverse Karosserieteile abwarf. Weil die NASCAR aber unbedingt das Rennen voranbringen wollte, rief man keine Gelbphase aus, sondern beorderte den Hendrick-Fahrer nur zur Box.

Sehr zum Leidwesen von Quin Houff, der direkt im Windschatten von Byron fahrend ein großes Teil überrollte und einige Runden später mit einem Reifenschaden in die Streckenbegrenzung krachte. Und auch Stewart-Haas-Neuzugang Chase Briscoe riss sich mit einem durch die Trümmer beschädigten Reifen ein großes Teil aus dem Kotflügel.

Nach dieser nur kurzen Gelbphase blieb es jedoch über lange Zeit „Grün", sodass man auch erstmals die wahren Kräfteverhältnisse ablesen konnte. Hier fuhr sich Toyota in die Favoritenrolle, nachdem Denny Hamlin sowohl die erste als auch die zweite Stage gewinnen konnte.

Doch die Reihen der Camry-Fahrer lichteten sich. Martin Truex Jr. kämpfte noch mit den Beschädigungen des frühen Massencrashs, dann erlitt Bell einen Reifenschaden, ehe Bubba Wallace – seit diesem Jahr im neuen Team 23XI Racing von Denny Hamlin und Michael Jordan fahrend – mit Vibrationen einen Extra-Stopp einlegen musste, weil ein Rad offensichtlich nicht richtig festgezogen war.

Dickes Ende für Penske

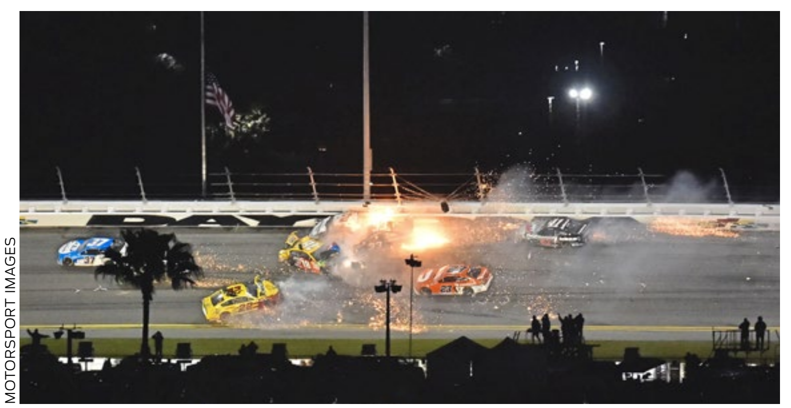
So waren Hamlin und Busch auf sich gestellt, was angesichts der auf einen schnellen Feierabend zielenden und damit sehr zurückhaltend agierenden Konkurrenz aber nicht unmöglich schien. Die letzten Stopps rund 30 Runden vor dem Ende mussten die Entscheidung bringen.

Die Ford-Armada leitete den Reigen ein und konnte sich im Paket fahrend schnell wieder auf Tempo bringen. Es folgten die Chevrolet-Teams, ehe die verbliebenen „Toyoten" zum finalen Tank- und Reifenservice kamen.

Kaum zurück auf der Strecke, wurden Hamlin und Kyle Busch auch schon von der Ford-Stampede überrannt. Gleich fünf Mustangs bildeten zeitweise den Kopf des Feldes mit noch 15 Fahrern in der Führungsrunde.

Joey Logano als Tempomacher an der Spitze ist bekannt für seine Block-Fähigkeiten, und als zwei Runden vor Schluss immer noch das gesamte Feld in Reih' und Glied hinter ihm fuhr, sah er um kurz nach Mitternacht Ortszeit schon fast wie der sichere Sieger aus. Doch weit gefehlt: Michael McDowell schob Brad Keselowski in der letzten Runde an, um im Tandem an Logano vorbeizuziehen – so der Plan. Aber Logano schmiss die Tür zu, woraufhin Penske-Teamkollege Keselowski ihm ins Heck fuhr und beide vehement abflogen. Dabei rissen sie noch einige Fahrer mit ins Verderben.

McDowell hatte noch genug Schwung, um beim Ausrufen der Gelbphase knapp die Nase vorne zu haben – zum ersten Mal überhaupt, aber genug für den Sieg des Underdogs, der im 359. Cup-Rennen erstmals in die Victory Lane fahren durfte. „Seit Jahren fahre ich mir den Hintern ab für so eine Chance. Ich bin einfach nur dankbar", kommentierte der 36-Jährige überwältigt. ■


MOTORSPORT IMAGES

Feuriges Finale: Massencrash nach der Kollision Keselowski/Logano



MOTORSPORT IMAGES

Beides Stages gewonnen, dann taktisch verloren: Vorjahressieger Hamlin


NASCAR

Start in die Saison: Pole-Mann Alex Bowman (l.) führt das Feld in Kurve 1

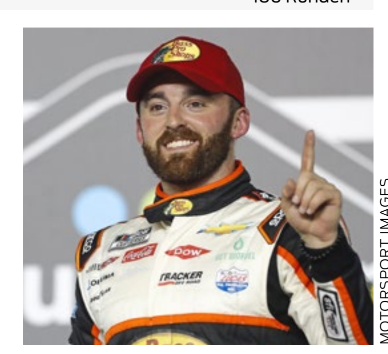
DAYTONA 500 (14. FEBRUAR 2021)

1. von 36 Läufen, 200 Runden à 2,5 Meilen (4,023 km); 40 Fahrer gestartet

1.	Michael McDowell (USA/Ford), Front Row Motorsports	3:27.44 h
2.	Chase Elliott (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports	+ 0,070 s
3.	Austin Dillon (USA/Chevrolet), Richard Childress Racing	+ 0,071 s
4.	Kevin Harvick (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	+ 0,409 s
5.	Denny Hamlin (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	+ 0,410 s
6.	Ryan Preece (USA/Chevrolet), JTG Daugherty Racing	+ 5,184 s
7.	Ross Chastain (USA/Chevrolet), Chip Ganassi Racing	+ 5,185 s
8.	Jamie McMurray (USA/Chevrolet), Spire Motorsports	+ 14,630 s
9.	Corey LaJoie (USA/Chevrolet), Spire Motorsports	+ 14,924 s
10.	Kyle Larson (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports	+ 23,855 s
11.	Cole Custer (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	+ 30,656 s
12.	Joey Logano (USA/Ford), Team Penske	- 1 Runde
13.	Brad Keselowski (USA/Ford), Team Penske	- 1 Runde
14.	Kyle Busch (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	- 1 Runde
15.	Austin Cindric (USA/Ford), Team Penske	- 1 Runde
16.	Christopher Bell (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	- 1 Runde
17.	Bubba Wallace (USA/Toyota), 23XI Racing	- 2 Runden
18.	Ricky Stenhouse Jr. (USA/Chevrolet), JTG Daugherty Racing	- 2 Runden
19.	Chase Briscoe (USA/Ford), Stewart-Haas Racing	- 3 Runden
20.	Joey Gase (USA/Chevrolet), Petty Ware Racing	- 4 Runden
21.	Cody Ware (USA/Chevrolet), Rick Ware Racing	- 4 Runden
22.	Kurt Busch (USA/Chevrolet), Chip Ganassi Racing	- 5 Runden
23.	B. J. McLeod (USA/Ford), Live Fast Motorsports	- 5 Runden
24.	Josh Bilicki (USA/Ford), Rick Ware Racing	- 6 Runden
25.	Martin Truex Jr. (USA/Toyota), Joe Gibbs Racing	- 7 Runden
26.	William Byron (USA/Chevrolet), Hendrick Motorsports	- 9 Runden
27.	Tyler Reddick (USA/Chevrolet), Richard Childress Racing	- 12 Runden
28.	Kaz Grala (USA/Chevrolet), Kaulig Racing	- 85 Runden
29.	Quin Houff (USA/Chevrolet), StarCom Racing	- 163 Runden
30.	Ryan Blaney (USA/Ford), Team Penske	- 186 Runden

STAND FAHRER

1.	Dillon	58 Punkte
2.	Hamlin	52
3.	Harvick	50
4.	Elliott	48
5.	McDowell	46
6.	Preece	46
7.	Larson	41
8.	Wallace	41
9.	Logano	40
10.	Bell	35


MOTORSPORT IMAGES

Erster Tabellenführer: Austin Dillon

NASCAR Xfinity Series

Der Titelverteidiger legte vor

Austin Cindric (Ford) ist perfekt ins Unternehmen Titelverteidigung gestartet. Der nächstjährige Cup-Pilot gewann den actionreichen Xfinity-Auftakt.

Von: **Michael Bräutigam**


NASCAR

Perfekter Saisonstart: Austin Cindric fuhr als Titelverteidiger gleich zum ersten Xfinity-Sieg im neuen Jahr

Ganz so zerfahren wie beim Truck-Rennen am Freitag (siehe unten) lief es in der zweiten Liga am Samstag zwar nicht, doch neun Gelbphasen im letztlich 122 Runden dauernden Rennen sorgten auch für ein alles andere als glattes Geschehen. Den größten Knall gab es 15 Runden vor Schluss, als sich ausgerechnet die Gibbs-Teamkollegen Daniel Hemric und Ty Dillon im Duell um Platz 2 in die Quere kamen.

Dillon fuhr in der Anfahrt zu Turn 3 an Hemric vorbei, es war jedoch noch eine leichte Überlappung vorhanden, als er vor dem Teamkollegen wieder reinziehen wollte. Es kam zur Kollision und ein halbes Dutzend Siegkandidaten war aus dem Rennen.

„Die Nummer 18 (Hemric) hat mich so hart getroffen, dass ich die Linie nicht halten konnte", versuchte sich Unfallauslöser Dillon herauszureden. „Er hat das ganze Feld geschrottet", fand Justin Allgaier weniger warme Worte. „Er sollte es eigentlich besser wissen". Allgaier war, genau wie JR-Motorsports-Teamkollege Josh Berry sowie Justin Haley (Kaulig Racing), sofort komplett aus dem Rennen. Der Rest der Meute konnte waidwund zumindest weiterfahren.

Sechs Runden vor dem geplanten Ende gab es eine weitere Gelbphase, sodass es wie schon beim Truck-Rennen in die Overtime ging. Cindric ließ sich als Führender nicht mehr ins Bockshorn jagen und wehrte jeden Angriff der Verfolger mit sehenswerten Blocks ab, sodass er perfekt in seine letzte volle Xfinity-Saison startete. So holte er sich noch mal richtig Motivation für sein Cup-Debüt tags darauf im Daytona 500. „Was für ein geiles Rennen!", jubelte Cindric.

Brett Moffitt holte auf P2 sein bestes Ergebnis in der Xfinity Series, dahinter folgten Harrison Burton und sein Cousin Jeb Burton. Cup-Veteran A. J. Allmendinger komplettierte die Top 5. ■

NASCAR Truck Series Daytona

Rhodes siegt im Chaosrennen

ThorSport-Pilot Ben Rhodes (Toyota) war der Auftaktsieger der Truck Series in Daytona. Tatkräftige Unterstützung gab es dabei vom Teamkollegen.

Von: **Michael Bräutigam**



NASCAR

Der bisher größte Triumph: Rhodes freut sich über den Truck-Sieg in Daytona

Schon bevor alle Autos die Startlinie passiert hatten, gab es den ersten Unfall der Saison. Tanner Gray konnte mit Problemen im Antriebsstrang nicht beschleunigen und sorgte dafür, dass dahinter Autos quer durcheinanderkreiselten. So schaffte es James Buescher, Cousin des langjährigen Cup-Piloten Chris Buescher, nicht einmal bis zur ersten Kurve. Und neben Gray musste auch Gus Dean bereits aufgeben.

Wie gewohnt ging es in der dritten Liga auch weiterhin hoch her. Insgesamt zehn Mal, also einmal weniger als im Vorjahr, wurde eine Gelbphase ausgerufen, teils mit spektakulären Multi-Kollisionen, die u.a. die siegverdächtigen Johnny Sauter, den 2019er Daytona-Sieger Austin Hill und den Sieger der ersten Stage, Raphaël Lessard, aus dem Vorderfeld purzeln ließen.

Der letzte große Crash kam in Runde 95 von geplanten 100, wodurch das erste NASCAR-Punkterennen des Jahres gleich in die Nachspielzeit ging. Nach 101 Runden – davon 43 unter Gelb – war dann aber die Entscheidung fällig. Cory Roper (Ford) führte das Feld an, doch Ben Rhodes hatte das richtige Timing und den richtigen Teamkollegen. Gerade als der Zug auf der Außenbahn Schwung genommen hatte, blockte Matt Crafton diesen ab, sodass Rhodes den Führenden angreifen konnte. Das gelang, und er fuhr 0,036 Sekunden vor Jordan Anderson ins Ziel, der ebenfalls noch an Roper vorbeizog und wie im Vorjahr Zweiter in Daytona wurde. „Das ist der größte Erfolg meiner Karriere", sagte der Sieger. „Aber ohne Matt hätte ich es nicht geschafft." Auch ThorSport jubelte: Der Wechsel zurück zu Toyota war anscheinend goldrichtig. ■



Fleißiger Tester: Rekordmeister Whincup spulte 105 Runden ab

SUPERCARS

Supercars

Die heiße Phase beginnt

Vergangene und diese Woche Tests, nächste Woche Auftakt. Die Supercars-Serie gibt Vollgas – auch neben der Strecke: Ein neuer Deal mit YouTube sorgt für mehr Nähe zu internationalen Fans.

Von: **Michael Bräutigam**

Eigentlich ist Australien in Sachen Coronavirus so gut wie „clean“, doch ein erneuter Ausbruch sorgte dafür, dass der Bundesstaat Victoria noch mal in einen fünftägigen, harten Lockdown gehen musste. Somit verschiebt sich der Winton-Test vom 16. auf den 19. Februar. Immerhin: Zumindest der in Queensland angesetzte Test konnte letzte Woche stattfinden.

Dort zeigte sich Zane Goddard (Holden) von seinem neuen Vollzeit-Vertrag beflügelt und setzte am Morgen gleich mal die Bestzeit, die auch bis zum Ende Bestand haben sollte. „Ich bin glücklich. Aber es ist nur ein Test, da weiß man nie genau, was die anderen machen“, so der Youngster von Matt Stone Racing.

Am fleißigsten war allerdings das Triple-Eight-Team. Die Stammfahrer Jamie Whincup und Shane van Gisbergen spulten jeweils über 100 Runden ab. Auch die Ergänzungsfahrer für die Langstreckenrennen waren teilweise im Einsatz. Als ebensolche hat Tickford letzte Woche Ex-DTM-Pilot Alexandre Prémat und James Moffatt verkündet.

Neu im YouTube-Abo

Wer hierzulande die Rennen 2021 live verfolgen möchte, hat in diesem Jahr neben dem Pay-TV-Sender Sport 1+ und dem Supercars-eigenen Streaming-Dienst „Super View“ eine weitere Möglichkeit: Letzte Woche wurde bekannt gegeben, dass man einen Deal mit Streaming-Gigant YouTube abgeschlossen hat. Über eine bezahlte Mitgliedschaft (4,99 Euro/Monat) können auf dem YouTube-Kanal „Supercars“ ab sofort alle Rennen und Rahmenserien (!) der Serie live verfolgt werden.

Als kostenlose Appetithäppchen werden dort dieser Tage Hunderte alte Rennen in voller Länge hochgeladen, die für jeden frei zugänglich sind. Hier der Link zum YouTube-Channel: www.youtube.com/c/Supercars Championship ■

Super TC2000

Barrichello auf P7

Rubens Barrichello hat seine Premierensaison in der Super-TC2000-Serie auf Rang 7 beendet. Meister wurde Toyota-Teamkollege Matías Rossi.

Die stärkste Tourenwagenserie Südamerikas, die u.a. auch José María López, Esteban Guerrieri oder Néstor Girolami zu ihren Ex-Meistern zählen darf, hat einen neuen Champion: Beim Finale in Buenos Aires reichte Toyota-Pilot Matías Rossi ein dritter Platz, um den Sack zuzumachen. Nach drei Titeln in der TC2000 ist es nun sein zweiter in der Super TC2000. Hauptrivale Agustín Canapino (Chevrolet) gewann zwar die letzten beiden Rennen, doch für ihn reichte es „nur“ zum Vizetitel.

Eine durchaus solide Premierensaison legte der frühere Formel-1-Pilot Rubens Barrichello hin. Der Teamkollege von Rossi bei Toyota Gazoo Racing holte sich bei einem früheren Auftritt in Buenos Aires sogar einen Start-Ziel-Sieg und beendete seine erste Saison auf dem siebten Gesamtrang. ■ MBR



STC2000

Ein Sieg und Gesamtrang 7: Rubens Barrichello in der Super TC2000

ADAC TCR Germany

Zwei neue Teams

Am 15. Februar endete die Frist für die vergünstigte Einschreibung zur ADAC TCR Germany. Mindestens zwei Teams sind neu dabei.

Eines davon ist Insidern von Gaststarts bereits bekannt: Wimmer Werk Motorsport aus Österreich hat sich mit vier Autos für die Saison eingeschrieben: Drei Cupra und ein Audi. Zwei Cupra sind mit Günter Benninger und Christian Voithofer bereits besetzt, als Audi-Pilot wurde Peter Groß ebenfalls schon bekannt gegeben. Alle drei kämpfen um die neu ausgeschriebene Trophy-Wertung. Der dritte Cupra-Pilot, den man in Kürze vorstellen will, soll im Vorderfeld angreifen. „Die beiden Gaststarts 2020 haben gezeigt, dass wir uns in der ADAC TCR Germany wohlfühlen und uns dort beweisen wollen“, sagte Teamchef Max Wimmer.

Das zweite neue Team ist ROJA Motorsport, das Nordschleife-Fans aus der NLS kennen. Dort setzt man einen Hyundai i30 N Fastback in der Klasse VT2 ein. In der TCR Germany fährt man mit dem i30 N TCR. ■ MBR



ADAC

Vollzeit-Einstieg: Wimmer Werk Motorsport bringt vier Autos an den Start



Große Projekte

Die „zweite" DTM hatte ein langes Leben: 21 Jahre, von 2000 bis 2020, stritten sich Audi, BMW, Mercedes, Opel und zwischendurch auch ein paar Aston Martin um Siege und Platzierungen. Erinnerungen an eine Serie, die es in dieser Form nicht mehr geben wird.

Von: **Claus Mühlberger**

Die erste von vier Folgen dieser kleinen Serie beschäftigt sich mit den Abt-Brüdern, die in nur 100 Tagen drei Audi TT-R auf die Räder stellten, mit den frühen Erfolgen von Opel und mit dem Team Zakspeed, das versuchte, einen Volvo C70 an den Start zu bringen.

Bierkiste statt Schalensitz

„Das erste Rennen haben die Brüder Hans-Jürgen Abt und Christian Abt in diesem Jahr schon gewonnen: nämlich den Wettlauf um die Fertigstellung ihrer Audi TT-R für die DTM." So begann vor 21 Jahren meine Geschichte über das ehrgeizige Projekt der beiden in auto motor und sport.

An jenem 20. April 2000 schien die Sonne so schön über Kempten, als wäre sie vom Allgäuer Fremdenverkehrsverband extra bestellt. Und auch das zu fotografierende Auto, der TT-R, war fertig. Naja, zumindest teilweise. Auf der mattschwarzen Lackierung prangte das Logo von Hauptsponsor Hasseröder. Harry Unflath, Abts langjähriges Marketing-Genie, hatte ganze Arbeit geleistet.

Doch mit der Technik war man noch nicht so weit. Im schwarzen TT-R fehlten wesentliche Bauteile, etwa der Motor, ein V8-Sauger. Wohlgemerkt, fünf Wochen vor dem Restart der DTM Ende Mai, zu einem Zeitpunkt, als die Werksteams von Mercedes und Opel jeweils schon 10 000 Testkilometer abgespult hatten. Um dennoch Dynamik in die Fotos zu bringen, schlug Firmenchef Hans-Jürgen Abt vor: „Gehen wir doch nach nebenan aufs Fahrsicherheitsgelände vom ADAC. Da gibt's einen kleinen Hügel." Der TT wurde hochgeschoben und rumpelte mit geschätzten 10 km/h talwärts, pilotiert von Christian Abt.

Hans-Jürgen Abt erinnert sich: „Der Innenraum war völlig leer, es war nicht mal ein Sitz drin. Christian ist auf einer Bierkiste gehockt. Aber die Lenkung hat funktioniert." Immerhin.

Die Abt-Männer schufteten im Rekordtempo: Fünf Wochen später standen in Hockenheim drei TT-R am Start. Anfangs reichte es nur für Platzierungen im Süden der Ergebnislisten. Doch das Abt-Team etablierte sich schnell. 2001 holte Laurent Aïello die ersten Siege, und 2002 gewann der Franzose sogar den Titel. Da wurde die DTM kurz zur „TT-M".

> „Als Erstes fragte mich der Volvo-Chef: Was kostet es, wenn Sie das DTM-Projekt sofort wieder einstellen?"
>
> Peter Zakowski

„Ich mag nicht zuschauen"

Es war übrigens keineswegs so, dass die DTM der Privatinitiative der Abt-Brüder den Roten Teppich ausgerollt hätte. Mercedes freute sich zwar herzlich über den Neuzugang, aber bei Opel lagen die Nerven nach den Rüpeleien beim Saisonfinale 1999 in der STW ziemlich blank. STW – das stand für Supertourenwagen und nicht, wie Branchenkritiker Wilhelm Hahne in seinem scharfzüngigen Branchendienst „PS-Report" witzelte, für Super-Treppen-Witz. Zur Erinnerung: Opel-Fahrer Roland Asch fing sich eine Strafe (Frühstart) ein, die er aber nicht antrat. Stattdessen brummte er, eigentlich disqualifiziert, in der letzten Runde dem scheinbar als Champion feststehenden Christian Abt ins Heck. Der A4 fiel zurück, Opel-Mann Uwe Alzen wurde zum Meister – für 24 Tage. Dann urteilte das Sportgericht des DMSB: Die letzte Runde wird gestrichen. Jetzt war Abt doch noch Meister.

Opel war blamiert, ging aber ein halbes Jahr später guten Mutes in die DTM. Nach 16 Rennen standen acht Siege für Rüsselsheim zu Buche, ebenso viele wie für Mercedes. Opel-Mann Manuel Reuter wurde Vizemeister hinter Bernd Schneider im Mercedes.

In erster Linie waren die Opel-Erfolge auf den Motor zurückzuführen. Die Vierliter-V8 wurden mit zwei Air-Restrictors gedrosselt. Deren Durchmesser betrug 24 Millimeter, genauso wie die Luftmengenbegrenzer in der Formel 3. Die DTM-Saugmotoren waren also gewissermaßen doppelte Formel 3-Motoren, und da hatte Opel einen riesigen Erfahrungsschatz. Technikchef Donatus Wichelhaus arbeitete seit Langem sehr eng mit dem Formel-3-Motoren-Guru Siegfried Spieß zusammen. Mercedes stieg erst viel später in die Formel 3 ein. Auf



Im April 2000 präsentierten Christian (links) und Hans-Jürgen Abt ihren Audi TT auf einem Verkehrsübungsplatz

SABINE HOFMANN

Motorstrecken wie dem Großen Kurs Hockenheim oder dem Nürburgring setzten sich Astra-V8 besonders gut in Szene.

Der nach außen hin immer so ruhig wirkende Donatus Wichelhaus bekam von den Spektakeln nicht viel mit. Während der Rennen tigerte der Motorenmann meist hinter den Boxen auf und ab. „Ich bin so nervös", sagte er oft. „Ich mag da gar nicht zuschauen."

Scheitern des Volvo-Projekts

Zakspeed war schon in der DRM und in der ersten DTM-Ära (von 1984 bis 1996) eine echte Hausnummer. Klar, dass die Mannschaft aus Niederzissen auch in der neuen DTM mit von der Partie sein wollte. „Das war eine heiße und eine interessante Nummer", erinnert sich Firmenchef Peter Zakowski. „Ursprünglich wollten wir das Auto auf Basis des Ford Cougar bauen, doch dann haben wir uns für Volvo entschieden." Der C70 hatte praktisch die gleiche Silhouette wie der Ford, also musste man mit Ausnahme des Dachs kaum etwas ändern.

Volvo, heute bekanntlich im Besitz des chinesischen Geely-Konzerns, gehörte damals zu Ford, genauer gesagt zusammen mit Jaguar und Land Rover zur

> „Der TT für den Fototermin hatte keinen Motor und keinen Sitz. Aber die Lenkung funktionierte."
>
> Hans-Jürgen Abt

Premier Automotive Group (PAG), die vom ehemaligen BMW-Manager Wolfgang Reitzle von London aus regiert wurde.

Im Winter 1999/2000 reiste Zakowski zum Meeting nach England. „Die erste Frage von Herrn Reitzle lautete: Was kostet es, das Projekt einzustellen?" Zakowskis Antwort: „Das ist keine Option für uns, wir wollen als Zakspeed fahren." Doch Reitzle beharrte: „Mit der DTM wollen wir nichts zu tun haben."

Auch die Gegner waren nicht hocherfreut über die Pläne der Niederzissener. „Vielleicht weil sie wussten, dass wir mit der Entwicklung des Autos einen Vorsprung hatten?", stichelte Zakowski. Im Frühjahr testete Jörg van Ommen den C70 ausgiebig in Papenburg und in Oschersleben. „Daraufhin hat man uns für die offiziellen gemeinsamen Testfahrten ausgeladen", sagt Zakowski. „Mit der Begründung: Ihr habt ja schon genug getestet."

Zudem gab's Ärger um den Motor. Der C70 wurde von einem Judd-V8 befeuert, einem reinrassigen Rennmotor. „Dieser V8 hatte Stirnräder und nicht, wie eigentlich im Reglement vorgesehen, eine Steuerkette."

Nach all den Querelen zog Zakowski entnervt den Stöpsel, und auch die Verhandlungen mit Klaus Ludwig, der als Fahrer neben van Ommen vorgesehen war, wurden obsolet. „Wir durften zwar nicht mitmachen", ärgerte er sich, „aber an den Kosten für die Entwicklung der Einheitsteile mussten wir uns beteiligen." Auf Reitzle lässt Zakowski nichts kommen. „Volvo hat uns einen Großteil der Kosten erstattet."

Der DTM-C70 kann übrigens immer noch bestaunt werden. Er steht in den Räumen von Zakspeed neben einem anderen fertig entwickelten Zakspeed-Boliden, dem komplett aus Kohlefaser gefertigten Hightech-Calibra. Der kohlrabenschwarze Opel wurde von der Zeit überrollt: Die Wunderwaffe aus Niederzissen sollte 1997 zum Einsatz kommen, aber da war die Meisterschaft nach dem Ausstieg von Opel und Alfa zum Ende der Saison 1996 erst mal abgewickelt.

Wasserspiele in der Lausitz

Der Lausitzring oder, wie er in der Diktion der damaligen Betreiber heißen sollte, Eurospeedway Berlin-Brandenburg, wurde am 20. August 2000 eröffnet. Fast 100 000 Besucher und allerlei Polit-Prominenz feierten die prachtvolle, für sagenhafte 320 Millionen Mark errichtete Anlage.

Zwei Wochen später stand das erste Autorennen in der Lausitz auf dem Programm. Es wurde zum wortwörtlichen Schlag ins Wasser: Kurz vor dem Start zum ersten Rennen begann es zu schütten, und zwar so heftig, dass die Drainage des neuen Kurses ebenso hoffnungslos überfordert war wie die Dunlop-Regenreifen der Autos. Wasserpfützen so weit das Auge reichte.

Das Feld rückte trotzdem aus. 32 Minuten lang kurvten die 20 DTM-Autos hinter dem Safety Car herum. Sie schafften in dieser Zeit gerade mal neun Runden. Dann brach Rennleiter Roland Bruynseraede ab. „Mit 60 km/h kamen wir zurecht", sagte Mercedes-Fahrer Bernd Schneider. „Aber mit 250 km/h wäre es doch problematisch geworden." ■



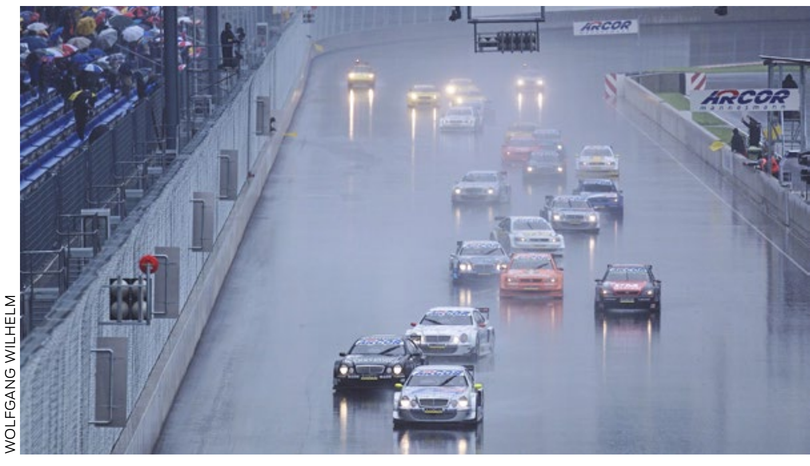
SABINE HOFMANN

Opel holte 2000 acht Siege, fuhr aber auch auf Abwegen. Hier Éric Hélary



ZAKSPEED

Jörg van Ommen 2000 im Volvo C70 von Zakspeed: Nur Tests, keine Rennen



WOLFGANG WILHELM

Die DTM-Premiere auf dem Lausitzring war ein Schlag ins Wasser

DUCATI

Jack Miller hat sich in den letzten Jahren in der MotoGP immer weiter nach oben gearbeitet und geht nun als Ducati-Werkspilot an den Start. Der 26-jährige Australier erklärt, was sich nun ändert und was er 2021 erreichen will.

Von: **Imre Paulovits**

Sie hatten eine OP, bevor Sie über den Winter nach Australien gingen. Wie geht es Ihrem Bein jetzt?
Jetzt geht es meinem Bein wieder gut. Als ich in Australien ankam, musste ich erst einmal in Quarantäne. Da wurden dann 19 Tage draus. Denn am neunten Tag meiner Quarantäne bekam ich eine Infektion an der Operationsstelle, daher musste ich mich noch zwei weiteren Operationen unterziehen. So hatte ich schließlich nur 28 freie Tage zu Hause, an denen ich Motocross und Rennrad gefahren bin. Zum Glück ist nichts an den Knochen, es war mehr eine Fleischinfektion. Vielleicht ist es dazu gekommen, weil ich mich in der Quarantäne gelangweilt habe und die Wunde immer wieder mit den Fingern eingecremt habe. Ob es sich dabei infiziert hat oder woanders, ich weiß es nicht. Das Bein ist jetzt aber viel besser als es zuvor war, ich kann laufen, ohne dass ich Schmerzen habe, ich fühle mich jetzt viel angenehmer.

Sie sind daheim viel Motocross gefahren, jetzt in Jerez mit der Straßen-Panigale. Wie viel hilft das bei der Vorbereitung auf ein MotoGP-Motorrad?
Es hilft sicher, aber für MotoGP bereit zu sein, ist ganz schwierig. Es gibt nichts auf diesem Planeten, das dem Fahren mit einem MotoGP-Bike gleichkommt. Das Einzige, was wir machen können, ist die Augen und den Kopf auf das Tempo über 300 km/h einzustellen. Man kann machen, was man will, wenn man drei oder vier Monate nicht mehr auf so einem Gerät gesessen hat, ist es immer ein großer Schock.

Was wird sich in dem Werksteam für Sie ändern?
Wir haben Anfang Februar, und ich bin bereits in Europa. Normalerweise wäre ich noch daheim



Jack Miller mit der Ducati Panigale V4 S in Jerez: „Augen wieder an 300 km/h gewöhnen“

DUCATI

„Bereits letztes Jahr waren wir nah an Siegen dran“

in Australien. Das ist schon eine gravierende Veränderung gegenüber den Vorjahren. Es gibt einfach viel mehr zu tun als Werksfahrer. In der Box wird der größte Unterschied wohl die Manpower sein. Der Hauptfokus aller Ducati-Ingenieure ist immer die rote Box. Zu verstehen, wie man in dieser Situation die Rennwochenenden angehen muss, ist jetzt meine Aufgabe, das wird sicherlich der größte Unterschied sein. Mein Crewchief Christian Pupulin und mein Elektroniker kommen mit mir, dazu können wir noch einen Mechaniker aus der letztjährigen Truppe mitbringen. Wir hatten bereits eine sehr enge Beziehung zwischen dem Pramac-Team und Ducati, so kenne ich die meisten Leute aus dem Werksteam bereits. Sie kennen mich auch, zum Beispiel wenn ich sie mit meiner Musik im Hotelzimmer nebenan ärgern wollte. Sie wissen also, wie ich bin. Es ist so kein großer Umzug, nur eine Garage weiter.

Wie viel hilft es, dass Ihre drei engsten Techniker mit ins Werksteam kommen?
Es ist schon sehr angenehm, mit den gleichen Leuten weiterzuarbeiten. Man baut über die Jahre eine Beziehung auf, weiß, wie der andere arbeitet. Ich denke, das System, das Ducati jetzt hat, bei dem sie versuchen, diese Verbände zusammenzuhalten, ist wirklich gut. Der Fahrer ist motiviert, die Truppe um den Fahrer herum ist motiviert. Ich denke, nicht nur der Fahrer wollte in den roten Farben sein, die ganze Truppe wollte es ebenfalls und wir wollen jetzt ganz vorne sein. Ich denke, so wie Ducati jetzt arbeitet, mit all den jungen Fahrern, das ist es ein toller Weg, die Sache vorwärtszubringen.

Hatten Sie spezielle Wünsche bei Ihrem Motorrad für 2021?
Nicht dass ich eine Liste geschrieben hätte, was sie machen sollten. Ich hatte mich auch nicht hingesetzt, um ihnen zu sagen, das und das müssen wir machen. Aber ich habe jetzt drei Jahre mit den Ingenieuren bei Ducati gearbeitet, sie wissen, wonach ich suche. Sie wissen, was wir in den letzten Jahren verbessert haben, und diese Entwicklung werden wir fortsetzen. Sie kennen die Probleme aus dem letzten Jahr, und bei den Beschränkungen, die wir dieses Jahr haben, werden sie schon eine grobe Vorstellung haben, was wir tun können.

> „Bin als Kind damit aufgewachsen, Troy Bayliss und Casey Stoner auf der Werks-Ducati fahren zu sehen – und das Ganze hat sich in mir idealisiert.“
>
> Jack Miller

Was haben Sie aus der letzten Saison gelernt und was wollen Sie noch verbessern?
Wir arbeiten immer an jedem Detail, ob an dem Material, an meiner mentalen Stärke oder an der Leistungsfähigkeit meines Körpers. Bei der Zusammenarbeit und der Analyse mit den Technikern schauen wir uns alle Elemente an. Es ist ein Gesamtpaket, das man immer versucht an den Stellen zu polieren, die es nötig haben. Früher hatten wir die Pace, aber es fehlte die Konstanz. Letztes Jahr hatte ich nur einen Nuller durch meinen eigenen Fehler, sonst hatte ich nur ein paarmal Pech. In den kleineren Klassen war ich es gewohnt ständig vorn zu fahren, und wenn der Speed erst einmal da ist, man sich gut dabei fühlt, dann bleibt einem Zeit, an den anderen Dingen zu arbeiten. Ich fühle, dass ich einfach weiter wachsen muss. Letztes Jahr hatten wir zu Beginn der Saison ein Problem mit den Reifen. Wir mussten sie zum Arbeiten bringen, aber ich habe es geschafft, die Wochenenden so anzugehen, dass wir über die Probleme hinweggekommen sind.

Was haben Sie mit den Technikern im Windkanal gelernt?
Es war das erste Mal, dass ich im Windkanal war. Es fühlte sich an wie eine 300-km/h-Klimaanlage, es war in Mailand ja nicht wirklich warm, letzte Woche. Ich habe dort aber gesehen, wie viel mehr Input man als Werksfahrer in das Motorrad gibt. Ich hoffe, dass ich mit meinen Kommentaren dazu beitragen kann, die Weiterentwicklung in die richtige Richtung zu leiten. Wenn ich sehe, wie viel das Motorrad seit der D16 GP17, die ich zuerst gefahren bin, besser geworden ist, kann ich nur hoffen, dass wir diese Richtung halten können.

Sie sind der dritte Australier, der für Ducati MotoGP fährt.
Es ist schon eine merkwürdige Sache. Es gibt gar nicht so viele australische Rennfahrer, und dass drei von uns in gar nicht so langer Zeit im Ducati-Werksteam gelandet sind, ist schon bizarr. Ich bin als Kind damit aufgewachsen Troy Bayliss und Casey Stoner bei Ducati fahren zu sehen – und das Ganze hat sich in mir idealisiert. Deshalb bedeutet es mir jetzt auch so viel.

Macht Ihnen das extra Druck?
Druck ist etwas, das man sich selbst auferlegt. Ich habe mir selbst schon genug Druck gemacht, ich denke nicht, dass mir diese Tatsache noch mehr Druck macht. Troy und Casey waren und sind fantastische Motorradfahrer, und ich versuche einfach, der Beste zu sein, der ich sein kann. Was immer dies sein wird. Natürlich will ich versuchen, an ihr Level heranzukommen, aber nur die Zeit wird zeigen, ob ich es auch schaffe.

Wer werden die Fahrer sein, die es dieses Jahr zu schlagen gilt?
Joan Mir ist der Weltmeister, ihn müssen wir erst einmal schlagen. Ich denke, er und Suzuki machen einen fantastischen Job. Mein Fragezeichen bei ihnen ist, wie sie es ohne Davide Brivio schaffen werden. Schaut man sich das Ende der letzten Saison an, dürfte der stärkste Gegner Franco Morbidelli sein. Er hat aber relativ altes Material, was mich eigentlich wundert. Man kann sicherlich Leute wie Fabio Quartararo, Maverick Viñales außer Acht lassen. Aber das ganze Feld ist stark, wir müssen unser Bestes geben, und dann werden wir sehen, wo wir stehen.

Was werden Sie am meisten an ihrem Freund Cal Crutchlow vermissen?
Gar nichts … Im Ernst: Wir werden ihn alle vermissen. Wir hatten zuletzt einen Gruppenchat mit ihm, Sam und Alex Lowes und mir, und er hält uns über seine Baustelle auf dem Laufenden. Ich denke, er geht jetzt ganz im Hausbau auf.

Was sind Ihre Ziele für diese Saison?
Wir waren letztes Jahr mehrere Male nah an einem Sieg dran. Das muss nun mein erstes Ziel sein. Natürlich will ich um den Titel mitkämpfen. Ich will dabei nichts Verrücktes machen. Es ist wichtig, dass ich die Saison gesund beginne und gesund durch sie hindurchkomme. Wir werden dann sehen, wo wir am Schluss landen. Aber wir werden auf alle Fälle das Beste geben, was wir können. ■



Jack Miller

Geburtstag: 18. Januar 1995
Geburtsort: Townsville (AUS)
Herkunftsland: Australien

WM-KARRIERE
2012: Moto3, Honda (23.)
2013: Moto3, FTR-Honda (7.)
2014: Moto3, KTM (2.)
2015: MotoGP, Honda (19.)
2016: MotoGP, Honda (18.)
2017: MotoGP, Honda (11.)
2018: MotoGP, Ducati (13.)
2019: MotoGP, Ducati (8.)
2020: MotoGP, Ducati (7.)
2021: MotoGP, Ducati

Hobbys
Motocross, Farmleben

Nicht nur die Fahrer, auch



DUCATI

Ducati betritt 2021 ein ganz neues Zeitalter. Nach acht gemeinsamen Jahren wurde Stammpilot Andrea Dovizioso ausgewechselt, und nach 18 Jahren als Hauptsponsor übergibt Philip Morris an Lenovo.

Von: **Imre Paulovits**

Die Zeiten ändern sich. War die Präsentation des Ducati-Werksteams bislang eine gewaltige soziale Veranstaltung, bei der Ducati all seine Unterstützer zusammenrief und so gemeinsame Stärke zeigte, gab es diesmal Corona-bedingt nur ein recht kurzes Video, das in sämtlichen sozialen Medien ausgestrahlt wurde und versuchte, die gleiche Botschaft in alle Welt zu tragen.

Aber nicht nur die Art, wie die Saison 2021 eingeläutet wurde, war neu. Hinter den Kulissen hat ein gewaltiger Umstrukturierungsprozess stattgefunden. In der MotoGP wurde wegen Corona zwar die Motorenentwicklung eingefroren, in Bologna stellte man die Weichen trotzdem um. Die beiden italienischen Fahrer Andrea Dovizioso und Danilo Petrucci bekamen sehr früh in der Saison mit, dass nicht weiter mit ihnen geplant wird. An ihre Stelle wurden die deutlich jüngeren Jack Miller und Francesco „Pecco“ Bagnaia gesetzt.

!

Ducati arbeitet bereits seit 2018 mit Lenovo als IT-Partner zusammen. In der Entwicklung nehmen Simulationen eine immer wichtigere Rolle ein, und da ist leistungsstarke Computertechnik gefragt.

Die Fans zeigten letztes Jahr wenig Verständnis dafür, dass „Desmo Dovi“, der zu schweren Zeiten zu den Bolognesern gestoßen war, die störrische Desmosedici zu einem Siegermotorrad geformt und drei Vizeweltmeisterschaften gewonnen hatte, so lange vor den Kopf gestoßen wurde, bis er von selbst wegging. Doch die Zeichen standen die gesamte letzte Saison an der Wand: Der Italiener schaffte es nicht, seinen Fahr- und Entwicklungsstil auf den neuen Hinterreifen umzustellen, während die jungen Wilden bei Pramac dies relativ schnell bewältigten. Und in der kurzlebigen Welt der MotoGP, wo die Vergangenheit nichts, die Gegenwart viel und die Zukunft alles ist, kann dies

Hauptsponsor neu



Alle Mann in Stellung: Ducati-CEO Claudio Domenicali (Mitte) setzt auf die jungen Piloten Jack Miller (2. v. r.) und Francesco Bagnaia (2. v. l.)



DUCATI

Pecco Bagnaia und Jack Miller (v. l.) steigen von Pramac ins Werksteam auf



DUCATI

Computerhersteller Lenovo löst Hauptsponsor Philip Morris nach 18 Jahren ab

bereits das Ende der Karriere bedeuten. Ducati hat zwar letztes Jahr den Hersteller-Titel gewonnen. Doch nur, nachdem Marc Márquez nicht dabei war und Yamaha in ein Motorendesaster rutschte. Die Desmosedici galt jahrelang als das stärkste Paket, das nur am Ausnahmetalent Márquez scheiterte. Letztes Jahr war diese technische Dominanz nicht mehr da. Deshalb ergriff man die Flucht nach vorn, mit einer kompletten Blutauffrischung.

Denn nicht nur, dass die beiden Pramac-Piloten ins Werksteam aufrückten – auch bei den Satelliten-Teams wurde mächtig verjüngt. Mit Enea Bastianini, Luca Marini und Jorge Martín sind alle drei Aufsteiger dieses Jahres aus der Moto2 bei Ducati gelandet, darunter der Weltmeister und der Vizeweltmeister. Teamchef Paolo Ciabatti betont auch ausdrücklich, dass alle sechs Piloten, die dieses Jahr Ducati fahren, einen Vertrag direkt mit dem Werk haben.

Paket für die Zukunft

Aber auch das Gesamtpaket, das bei Ducati mehr als bei jedem anderen Hersteller ein Versuch ist, Premium-Marken aus vielen Segmenten zusammenzuführen, wurde neu und zukunftsorientiert gestaltet. 2003, als Ducati in die MotoGP einstieg, war noch die Zeit der Zigaretten-Sponsoren. Diese ist längst vorbei, und das Bündnis von Philip Morris mit Ducati hat alle anderen um mehr als ein Jahrzehnt überdauert. Obwohl man keine direkte Werbung mehr betreiben durfte, war dem schweizerisch-amerikanischen Tabakkonzern die italienische Edelmarke neben Ferrari so viel Image-Werbung wert, dass man sie sich bis jetzt geleistet hat, zuletzt mit der Zukunftsvision Winnow. Doch bereits letztes Jahr verschwanden sie aus dem Teamnamen.

Zwar ist Winnow auch weiterhin in der Liste der Sponsoren zu finden. Den Platz auf der Verkleidung hat nun aber der italienische Computergigant Lenovo übernommen. Ducati-CEO Claudio Domenicali stellte klar: Lenovo ist ein Partner für die Zukunft. Nicht nur als Sponsor, sondern auch als ein IT-Verbündeter, auf den sie bei der Entwicklung von Renn- und Straßenmotorrädern zählen. ■

DREI FRAGEN AN

GIGI DALL'IGNA



WAS WURDE FÜR 2021 AN DER DESMOSEDICI VERÄNDERT?
Es gibt einige Teile, die für dieses Jahr eingefroren wurden, wie der Motor. Wir durften aber an der Aerodynamik weiterarbeiten, und genauso am Fahrwerk. Die Situation wird aber vor allem dadurch erschwert, dass wir nicht wie normal testen können. Dazu müssen wir auch ganz anders arbeiten als sonst, weil wir die Besprechungen mit zahlreichen Technikern nicht in der gewohnten Form abhalten können. Wir werden beim Katar-Test aber eine Reihe neuer Teile bringen und hoffen, dass sie helfen werden, ein besseres Motorrad zu entwickeln.

IST DIE ENTWICKLUNG MIT SO VIELEN JUNGEN FAHRERN IN DIESER SITUATION NICHT RISKANT?
Es ist eher ungünstig, dass die Rookies sich fast nicht an das Motorrad gewöhnen können, bevor der erste GP in Katar losgeht. Mit Jack Miller und Pecco Bagnaia arbeiten wir bereits länger zusammen und kennen ihre Arbeitsweisen. Beide sind sehr offen und sagen ganz genau, was sie denken und brauchen, um das Motorrad weiterzubringen.

WERDEN SIE DIE PROBLEME MIT DEM MICHELIN-HINTERREIFEN LÖSEN KÖNNEN?
Der 2020er Michelin-Hinterreifen war sicherlich besser als der Reifen im Jahr davor, was die Performance angeht. Wir konnten zuvor aber die Probleme, die der alte Hinterreifen mit sich brachte, recht gut kaschieren. Der neue Reifen hat diese Probleme gelöst, und so hatten die anderen Hersteller einen Vorteil mit ihm. Bagnaia und Miller haben einen etwas anderen Fahrstil und konnten sich bereits letztes Jahr besser an den neuen Hinterreifen anpassen.

Nun auch Tech3 offizielles



KTM schreitet unaufhaltsam weiter zur MotoGP-Spitze. Die Österreicher zeigen noch mehr geballte Kraft und haben auch dem Tech3-Team das offizielle Attribut einer Werksmannschaft gegeben.

Von: **Imre Paulovits**

Ready to Race! – das ist nicht nur der Slogan von KTM, die Rennabteilung in Munderfing bei Mattighofen kann es kaum abwarten, dass die MotoGP-Saison wieder losgeht. Das wurde in dem Video ganz deutlich, das wegen Corona statt einer konventionellen Teampräsentation über die Kanäle der sozialen Medien flimmerte. KTM-Renndirektor Pit Beirer und MotoGP-Teamchef Mike Leitner zeigten sich dort schon ganz ungeduldig, dass ihre Techniker und Fahrer wieder ihre Arbeitsplätze einnehmen und dort weitermachen, wo sie 2020 aufgehört haben: im Vorderfeld der MotoGP, am besten mit einem Sieg wie dem von Miguel Oliveira beim WM-Finale in Portimão.

Es ist unglaublich, was die Österreicher gestemmt haben, seit sie 2017 in die höchste Liga des Motorradsports eingestiegen sind. Auch damals hat es nicht an Engagement und Budget gefehlt, doch mit der Erfahrung wurden immer mehr Ressourcen auf ein noch höheres Niveau gehoben. Mit Red Bull als Partner zeigten sie von Beginn an eine Eroberungsmentalität, und mit den Erfolgen wurden immer neue Kräfte freigesetzt, die nächste Stufe zu erklimmen. Nach ihren drei MotoGP-Siegen im Vorjahr, zwei davon von Miguel Oliveira und dem Tech3-Team, sind nun beide geadelt worden. Oliveira kommt als Teamkollege von Brad Binder ins Red-Bull-Werksteam, und Tech3 bekommt dies als offizielle Bezeichnung. Pit Beirer hat schon immer betont, dass beide Teams, so gut es geht, vom Material gleichgestellt werden, nun wurde dies durch die Bezeichnung noch einmal untermauert. Und die Franzosen fahren ganz in

!

> Letztes Jahr fuhr KTM noch als Hersteller mit Konzessionen. Weil sie durch ihre Podiumsplatzierungen die Konzessionen verloren haben, könnten sie für den Aufstieg ein komplett neues Motorrad bauen.

Werksteam von KTM




Orange Macht: Neben der Red-Bull-KTM tritt auch die Tech3-Truppe als Werksteam auf, ihre RC16 präsentiert sich ganz in KTM-Orange

PLATZER



PLATZER

Große Hoffnung: Miguel Oliveira gewann 2020 zwei Grands Prix



PLATZER

Von Rot zu Orange: Danilo Petrucci soll seine Ducati-Erfahrung einbringen

KTM-Orange, noch mehr als das „eigentliche" Werksteam.

Sprung zu den Großen

Technisch könnte KTM die große Überraschung werden. Weil sie im Vorjahr noch Konzessionshersteller waren, dürften sie als einziger der Tophersteller für 2021 ein völlig neues Motorrad bauen. Dabei hatten sie Ende 2020 bereits eines, das für Siege gut war. Dass am Motor gearbeitet werden musste, damit er die nötige Haltbarkeit hat, um mit der nun reduzierten Zahl von Triebwerken über die Saison zu kommen, verheimlichen sie auch nicht. Wie viel sie aber auch sonst vom Vorteil nutzen konnten und an Stellen angesetzt haben, wo das Regelwerk es den anderen verwehrt, muss sich noch zeigen. Aber eines ist sicher: Die Konkurrenz, allen voran Honda, hat mittlerweile gewaltigen Respekt vor den Österreichern bekommen. Zu Beginn waren sie es, die überall im MotoGP-Fahrerlager Personal eingekauft haben, nun versucht die Konkurrenz, ihre Fachkräfte abzuwerben. So hat sich HRC nach Pol Espargaró auch die Dienste von dessen bisheriger Daten-Ingenieurin Jenny Anderson gesichert, die an der Seite von Marc Márquez arbeiten wird.

Erfolgreiches fortsetzen, talentierte Fahrer auf ihrem Weg begleiten – diese Vision hat Pit Beirer schon im Motocross versucht umzusetzen, mit seinen beiden Zugpferden in der Red-Bull-Truppe ist dieser Traum nun im Straßensport vollends Wirklichkeit geworden. Denn sowohl Brad Binder als auch Miguel Oliveira haben im MotoGP Rookies Cup begonnen, sind dann mit KTM über die Moto3 und die Moto2 in die MotoGP gekommen und konnten sich mit den Österreichern auch im Motorsport-Olymp in die Siegerlisten eintragen. Mit diesem Duo hofft man nun noch weiter zu kommen. Dabei kennen sich die beiden sehr gut und kommen auch so miteinander aus, das haben sie als Teamkollegen bereits in den kleineren Kategorien gezeigt. Beide betonen, dass sie sich freuen, wieder zusammenzuarbeiten und sich gegenseitig noch weiter zu pushen. Was kann da noch schiefgehen? ■

DREI FRAGEN AN

PIT BEIRER



IST ES NACH REGLEMENT ERLAUBT, DASS EIN HERSTELLER ZWEI WERKSTEAMS HAT?

Ganz ehrlich haben wir das gar nicht abgecheckt, ob wir beide Teams als Werksteam bezeichnen dürfen. Für uns war es ein emotioneller Schritt. Wir haben von Beginn an gesagt, dass wir versuchen werden, so etwas wie ein großes Werksteam mit vier Fahrern aufzubauen, wir wollten Hervé Poncharal und sein Tech3-Team nicht nur als unser Kundenteam sehen, sondern als starken Partner. So ist die Bezeichnung nur noch kosmetischer Art. So etwas haben wir auch in der Motocross-WM, wo wir das Werkteam im Haus haben, aber Claudio De Carli ein zweites Team leitet, in dem Toni Cairoli Weltmeister wurde.

WIEWEIT HAT KTM DIE VORTEILE GENUTZT, DIE DAS REGLEMENT ZULÄSST?

Wir haben uns mit den anderen Herstellern in den schlimmsten Momenten der ersten Corona-Welle zu einem Sparprogramm bekannt. Da ging es in erster Linie darum, die Zukunft der MotoGP zu schützen und nicht unnötig Geld zu verbrennen. Dies beinhaltet auch, das für 2020 für mehr Rennen vorbereitete Material nicht einfach wegzuwerfen. Wir haben Entwicklung betrieben, an einigen Teilen gearbeitet, da unser Motor nicht darauf ausgelegt war, die Kilometerleistung der konzessionslosen Hersteller zu schaffen. Wir haben auch andere Details überarbeitet, aber das Motorrad ist vom Konzept her das gleiche wie 2020.

WAS ERWARTEN SIE VON DIESER SAISON?

Wir haben letztes Jahr drei Grands Prix gewonnen, und ich hoffe, dass wir die Basis haben, dort fortzufahren.

Wenn auch nur virtuell, ab

Auch Yamaha stellte sein Werksteam virtuell vor, aber in einem Umfang, wie man ihn auch vor Ort nicht besser haben könnte. Mit Maverick Viñales und Fabio Quartararo läutet die Marke mit den drei gekreuzten Stimmgabeln eine neue Ära ein.

Von: **Imre Paulovits**

Takahiro Sumi hat es nicht leicht, und das war ihm anzusehen. Der Projektleiter der Yamaha M1 ist, seit man ihn das letzte Mal persönlich auf der Rennstrecke begegnen konnte, äußerlich um ein Jahrzehnt gealtert. Yamahas MotoGP-Projekt in der Corona-Zeit voranzutreiben, wiegt schwer, dazu hat er ein schweres Erbe anzutreten: Immer wenn ein rundes Jubiläum in der Yamaha-Firmengeschichte anstand und die Bosse dafür ein Extra-Budget freigegeben hatten, schafften es seine Vorgänger, den WM-Titel in der MotoGP einzufahren. Und dieses Jahr ist es 60 Jahre her, dass Yamaha in die Motorrad-WM eingestiegen ist. Da sollte eigentlich wieder der Titel her.

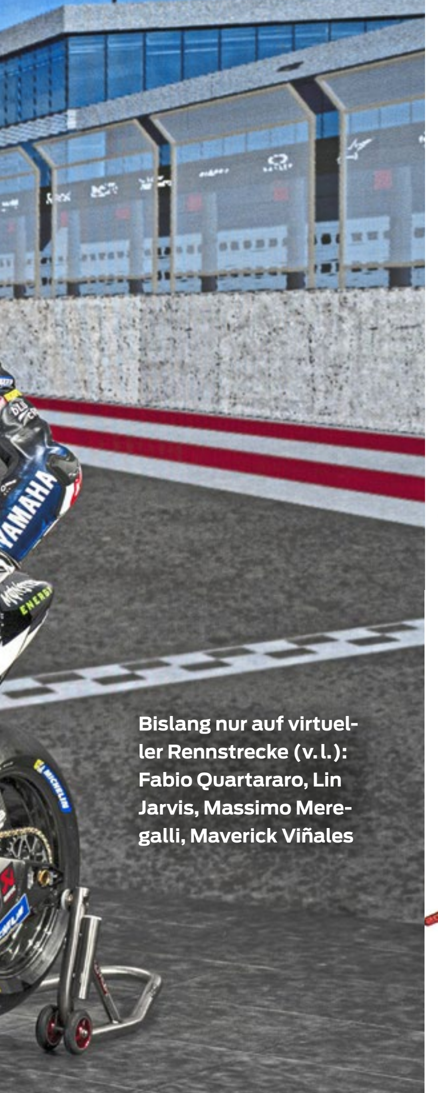
Was den Aufwand angeht, liegen die Japaner bislang zumindest vorn: Kein anderer hat bisher eine so aufwendige virtuelle Präsentation gemacht wie sie, und auch sonst sieht es gar nicht



Dass Yamaha im Vorjahr Ventile gleicher Spezifikation von zwei unterschiedlichen Herstellern verwendet hat, wurde als regelwidrig ausgelegt, sie müssen nun die homologierten Ventile verwenden.

so schlecht für die Blauen aus. Zur Erinnerung: Letztes Jahr startete Fabio Quartararo mit einem Doppelsieg, er führte die WM von allen Fahrern am längsten an, und Yamaha holte mit ihm, seinem Teamkollegen Franco Morbidelli und Maverick Viñales insgesamt sieben Siege, mehr als jeder andere Hersteller. Doch dem standen drei Motorschäden bei den ersten beiden Rennen gegenüber, und dann wurde auch noch festgestellt, dass Yamaha Ventile von zwei verschiedenen Zulieferern verwendet hatte. Dies wurde als Regelverstoß gewertet, und ihnen wurden die Punkte in der Hersteller-Wertung und in der Teamwertung aberkannt. Danach ging für die Werksfahrer nichts mehr, ledig-

er vielversprechend



Bislang nur auf virtueller Rennstrecke (v. l.): Fabio Quartararo, Lin Jarvis, Massimo Meregalli, Maverick Viñales



Yamaha M1 Jahrgang 2021: Genaue Spezifikation erst nach Katar-Test



Wollen zum 60. richtig Gas geben: Fabio Quartararo (l.) und Maverick Viñales

lich Franco Morbidelli trumpfte mit dem Vorjahresmodell noch einmal kräftig auf.

Was nicht tötet härtet ab

Doch die Saison 2020 könnte Yamaha umso stärker gemacht haben. Sie fuhren mit Motoren, deren Drehzahl um 500 Umdrehungen zurückgenommen wurde, Morbidelli gar acht Rennen mit einem Motor – und er gewann damit noch. „Wir haben bei ihm in Aragón eine unheimlich gute Beschleunigung gefunden, diesen Weg verfolgen wir weiter und können so vielleicht viel davon kompensieren, was wir am Ende der Geraden gegenüber der Motorleistung der Konkurrenz verlieren", sinnierte Teamchef Massimo Meregalli. Und auch Projektleiter Sumi zeigt sich zuversichtlich: „Das letzte Jahr hat uns stärker gemacht", so der Japaner. „Wir mussten lernen, unter den Beschränkungen von Corona zu arbeiten, jetzt haben wir viele neue Teile gefertigt, mit denen das Motorrad besser werden sollte, vor allem vielseitiger."

Die Teile werden erst beim Katar-Test das erste Mal probiert, bislang konnten nicht einmal die japanischen Testfahrer daheim testen, weil es das Wetter nicht zuließ. Aber Meregalli konnte so viel verraten: „Das Fahrwerk wird mehr dem von 2019 ähneln, weil das besser einlenkt. Und die neue Verkleidung soll nicht nur die Aerodynamik, sondern vor allem die Kühlung verbessern, denn da hatten wir letztes Jahr Probleme."

Ohne Rossi

2021 beginnt aber auch aus einem anderen Grund eine neue Zeitrechnung für Yamaha. Erstmals seit 2013 ist Valentino Rossi nicht mehr dabei, seine Seite der Box wird von Maverick Viñales eingenommen. „Seit ich zu Yamaha gekommen bin, war ich der jüngere, und Valentino hatte seine Stamm-Seite in der Box. Aber jetzt bin ich der erfahrenere, und so nahm ich die Möglichkeit wahr, die Seite zu wechseln", grinst Viñales. Fabio Quartararo kann damit leben. „Es ist die nächste Stufe meiner Karriere, und ich will sie so gut nutzen, wie es nur geht." ■

DREI FRAGEN AN

LIN JARVIS



WIE WILL SICH YAMAHA 2021 VERBESSERN?
Wir haben das letzte Jahr sehr stark angefangen. Fabio Quartararo hat die ersten beiden Rennen gewonnen, Maverick Viñales wurde jeweils Zweiter. Aber wir hatten technische Probleme, mit denen wir nicht gerechnet hatten, wir hatten Motorschäden und waren nicht bei allen Bedingungen gleich schnell. So haben wir Fabio Quartararo nicht die Mittel in die Hand geben können, seine WM-Führung bis zum Ende zu verteidigen. Jetzt liegt es an uns, die Fehler nicht zu wiederholen.

WIE WILL YAMAHA BEI DER EINGEFRORENEN MOTORENSPEZIFIKATION DIE VENTILSCHÄDEN VERMEIDEN?
Wir haben das Glück, dass die Ventile, die in der Homologation aufgeführt sind und die wir deshalb dieses Jahr ausschließlich verwenden müssen, die guten sind. Die Ventile, die zu den Motorschäden führten, stammten von einem anderen Hersteller, was als regelwidrig eingestuft wurde. So liegen wir nun auf der sicheren Seite.

WARUM BEKOMMT FRANCO MORBIDELLI KEINE 2021ER-M1?
Die Spezifikationen des Motorrads werden von Yamaha und dem Team beschlossen, und die sind auch mit finanziellen Konsequenzen verbunden. Das aktuelle Werksmotorrad ist einfach viel teurer, und die Logistik für die Materialbestellung ist auch nicht einfach. Vor allem in Zeiten von Corona. Die Verträge haben wir schon vor Saisonmitte geschlossen, danach hatte Franco eine großartige zweite Saisonhälfte. Er hätte sicherlich ein Werksmotorrad verdient, aber ich denke, er ist mit seiner M1 auch nicht schlecht bedient.



Volle Dröhnung: Jack Miller, Francesco Bagnaia , Johann Zarco, Luca Marini und Enea Bastianini mit Serien-Ducatis (v. l.)

DUCATI

Ducati baut Team

Weil die Saison verspätet beginnt, organisierte Ducati eine Trainingsmöglichkeit in Jerez für alle seine MotoGP-Piloten. Dort sollte auch das Zusammengehörigkeitsgefühl gestärkt werden.

Von: **Imre Paulovits**

Letztes Jahr hatte Ducati seine Werksfahrer Andrea Dovizioso und Danilo Petrucci dazu ermuntert, zusammen zu trainieren und sich gemeinsam auf die Saison vorzubereiten. Die beiden Italiener konnten gut miteinander, und so erhoffte man sich einen Austausch, der über das hinausgeht, was in der Box zwischen Fahrern und Technikern besprochen wird.

Nun ist Ducati noch einen Schritt weiter gegangen. Bei der Teampräsentation verriet Teamchef Paolo Ciabatti, dass alle Fahrer bei den Bolognesern direkt und nicht bei den Teams unter Vertrag genommen wurden. Und dass man mit den jungen Wilden eine Art Familiengefühl aufbauen wolle, wie man es von Valentino Rossis VR46 Academy kennt.

Dass dies nicht nur ein bloßer Gedanke ist, bewiesen sie umgehend. Während im Internet die virtuelle Präsentation lief, konnte man sich mit Jack Miller und Francesco Bagnaia verbinden lassen. Der Hintergrund, der hinter ihnen im Video-Anruf erschien, war klar als eine Box in Jerez auszumachen. Und die Jungs berichteten auch von ihren Erlebnissen dort.

Training und Teamgeist

Eigentlich hätte die Test-Saison ja bereits angefangen. Aber nicht nur die Vorbereitungszeit der Maschinen für die Techniker ist wegen der Absage der Sepang-Testtage extrem verkürzt. Neben den Daten, die den Fahrern durch weniger Testtage fehlen, ist vor allem die Zeit, die sie vor dem ersten Rennen auf dem Motorrad verbringen können, extrem kurz gegenüber dem, was man in den letzten Jahren gewohnt war.

Und auch, wenn die Jungs mit allerlei Motorrädern für die Saison trainieren und ohnehin viel Routine haben: Das letzte Quäntchen Vorbereitung kommt vom ständigen Fahren. Aber aus Kostengründen dürfen MotoGP-Piloten mit ihren Maschinen schon lange nicht mehr überall herumfahren, wo sich eine freie Rennstrecke findet. Und in den letzten Jahren wurde genau spezifiziert, mit welcher Art von Motorrädern sie trainieren dürfen.

Heutige Straßenmotorräder sind auf einem Niveau, das richtigen Rennmaschinen relativ nah kommt. Sie dürfen diese auch nur mit geringfügigen Modifikationen fahren, damit auch hier die Kosten nicht ausarten und die Werksfahrer kurzfristig ein Werks-Superbike zum Trainieren bekommen. Ducati hat mit der Panigale V4 ein Motorrad im Programm, das seinen Ursprung ohnehin im MotoGP-Motorrad hat, daher ist es ein mehr als geeignetes Trainingsfahrzeug. Ducati bereitete für seine Piloten je eine 2021er Panigale V4 S vor, diese wurden nach Jerez gebracht.

Zwar regnete es am ersten Tag, und auch am zweiten konnte nur der Nachmittag genutzt werden. Aber so konnte die Idee, dass sich die Jungs unterhalten und ein Zusammengehörigkeitsgefühl finden, greifen.

Man sah jedoch nicht nur die Ducati-Jünglinge vor Ort miteinander reden, es war auch viel Zeit da, um alte Bekannte zu treffen. So testete auch Tito Rabat seine Barni-Ducati für die Superbike-WM und kam mit seinen ehemaligen MotoGP-Kollegen ins Gespräch. Der Australier Jack Miller unterhielt sich mit Superbike-Weltmeister Jonathan Rea, dessen Frau Australierin ist und der früher deshalb viel Zeit auf Phillip Island verbracht hat. Sie sprachen aber sicherlich weniger über das Wetter und die Möwen auf der Insel als eher über die Feinheiten des Fahrens in Jerez.

Universalwaffe Pirro

Michele Pirro durfte als Testfahrer auch die MotoGP-Ducati bewegen, er sortierte Teile für die anstehenden ersten und letzten Vorsaisontests in Katar vor. Der 34-jährige Italiener hatte schon drei Wochen zuvor gemeinsam mit Johann Zarco auf der Serien-Panigale trainiert. Warum er damals diesen Aufwand auf sich nahm, wird immer klarer: „Ich muss mich genauso fit halten, als wäre ich Vollzeit-GP-Pilot. Nur dann kann ich die besten Ergebnisse für die Entwicklung liefern“, verriet er damals. Auch dass er in jeder Hinsicht bei allem hilft, wo er kann, sieht er als seine Aufgabe als Ducati-Angestellter. So konnte Pirro den Neu-Ducatisti Enea Bastianini und Luca Marini gleich einige Dinge an der Desmosedici erklären.

All das mögen nur Kleinigkeiten sein. Aber in der gnadenlos eng gewordenen Welt der MotoGP sind es die Kleinigkeiten, die über Sieg und Niederlage entscheiden. ■



DUCATI

Zwei WM-Favoriten im Gespräch: Jack Miller (l.) und Superbike-Star Jonathan Rea (r.)

MotoGP

Márquez auf gutem Weg

Was sich alle vor Saisonbeginn fragen: Ab wann wird Marc Márquez dabei sein, und wie fit kann er werden? Nach der letzten Untersuchung des achtfachen Weltmeisters scheint seine Heilung eine gute Richtung eingeschlagen zu haben.

Von: **Imre Paulovits**

Er arbeitet hart. Marc Márquez hat zwar ein außergewöhnliches Talent, doch seine überirdischen Fähigkeiten mit dem Motorrad, die so spielerisch leicht aussehen, hat er erst durch harte Arbeit, eiserne Disziplin sowie sprudelnde Motivation und eine große Prise Selbstbewusstsein erworben, aber auch durch Übereifer. Doch gerade Letzteres hat ihn zum schmerzhaftesten Wendepunkt seiner Karriere geführt. Im letzten Jahr ist er einfach zu früh zurückgekehrt, die Verletzung, die seither selbst bei einem Normalsterblichen längst verheilt wäre, hat sich dadurch in einem ungeahnten Ausmaß verschlimmert.

Dass er sich jetzt kein Risiko mehr erlauben darf, weiß der achtfache Weltmeister, doch er tut auch weiterhin alles dafür, dass sein Albtraum bald ein Ende nimmt. Und die Zeichen stehen gut. Letzte Woche stand die Untersuchung zehn Wochen nach seiner OP wegen entzündeter Falschgelenksbildung an, und das untersuchende Ärzteteam zeigte sich zufrieden mit dem radiologischen Befund. Demnach soll die Kallusbildung zufriedenstellend fortschreiten, in den nächsten Wochen soll Márquez mit der funktionellen Behandlung, also der Rückgewinnung der Bewegungsfähigkeit und der Kraft beginnen. ■



REPSOL

Marc Márquez: Heilung verläuft zufriedenstellend, aber sie dauert noch an

MotoGP

Viñales beim Dirt Track

Bislang bereitete sich Maverick Viñales im Winter hauptsächlich mit Motocross vor. Letzte Woche wurde er aber beim Dirt-Track-Training gesichtet. Der Yamaha-Werkspilot nimmt seine Vorbereitung sehr ernst.

Von: **Imre Paulovits**

Lin Jarvis sagte es bei der Yamaha-Präsentation geradeheraus: „Wenn es darum geht, wer sich am diszipliniertesten und konsequentesten vorbereitet, dann ist Maverick Viñales ein absolutes Vorbild“, gestand der Teamboss, der es während seiner Jahre bei Yamaha schon mit Weltmeistern wie Max Biaggi, Valentino Rossi und Jorge Lorenzo zu tun hatte. Bislang sah man Viñales hauptsächlich mit dem Motocross-Motorrad trainieren, hatte er seine Rennfahrer-Karriere als Kind doch bei den Stollenreitern begonnen. Doch die vielen Sprünge bringen fahrerisch nichts für die MotoGP, andererseits bergen sie ein großes Verletzungsrisiko. Dirt Track war schon in den 1980er-Jahren das Zauberwort, als sich die US-Stars von Kenny Roberts bis Wayne Rainey zu solcher Form aufrafften. Marc Márquez führte es wieder ein, und nun hat auch Viñales diese Art des Offroadfahrens in sein Trainingsprogramm aufgenommen. ■


VIÑALES

Ab auf die Dirt-Track-Strecke: Maverick Viñales auf Rocco’s Ranch in Barcelona

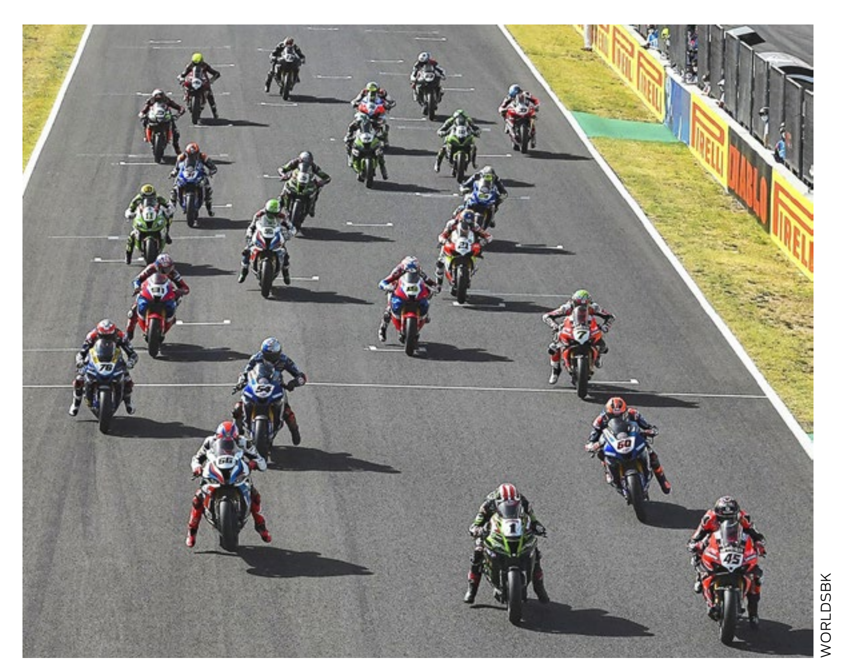
NACHRICHTEN

MOTOGP

Mit welcher Startnummer wird er fahren? Über diese quälende Frage zerbrach sich nicht nur MotoGP-Weltmeister Joan Mir über den Winter hinweg den Kopf, ebenso taten es seine Fans. Nun ist der Entschluss gefasst: Der Moto3-Weltmeister von 2017 und MotoGP-Weltmeister von 2020 bleibt bei seiner Nummer 36. „Ich bin eines Morgens aufgewacht und da ist die Entscheidung gefallen“, gestand Mir. „Die Nummer 1 hat zwar ihren Zauber, es ist das ultimative Ziel jedes Rennfahrers. Aber ich denke, ich habe noch immer zu lernen. Die Nummer 36 hat mich durch meine ganze Karriere begleitet, sie hat mir zwei WM-Titel beschert. Ich will jetzt erst einmal versuchen, den Titel zu verteidigen, und ich weiß, dass dies nicht leicht wird, und ich habe noch nicht das Gefühl, dass ich in meiner Entwicklung am Limit angekommen bin. Ich hoffe, dass ich noch mehr WM-Titel gewinnen kann und dann wieder vor dieser Entscheidung stehe. Es könnte sein, dass ich mich dann für die 1 entscheiden werde, aber diesmal noch nicht.“

MOTOGP

Während die Grand-Prix-Piloten sehnsüchtig darauf warten, dass die Saison hoffentlich mit den Tests in Katar beginnt und sie endlich wieder ihr Einsatz-Motorrad fahren können, üben die Testfahrer bereits eifrig. Während der Redaktionsschluss dieser Ausgabe lief, testeten die Testfahrer von Aprilia, Honda und KTM eifrig in Jerez. Da Aprilia ein Konzessions-Hersteller ist, waren Aleix Espargaró und Lorenzo Savadori die ersten MotoGP-Piloten, die dieses Jahr mit ihrem Rennmotorrad auf die Strecke gehen konnten. Zusammen mit ihnen war auch Stefan Bradl mit der MotoGP-Honda auf der Strecke und setzte die Testvorbereitung fort. Auch die beiden KTM-Testpiloten Dani Pedrosa und Mika Kallio sortierten Teile für die 2021er-RC16 aus.


WORLDSBK

Großes Startfeld bereit zum Angriff

So viele Fahrer wie in dieser Saison hatte die Superbike-WM schon lange nicht mehr. Und auch die bereits totgesagte Supersport-WM erlebt einen unerwarteten quantitativen und qualitativen Zulauf.

Von: **Imre Paulovits**

Bevor die Dorna mit der Kostenreduzierung begann, waren die einst riesigen Startfelder der Superbike-WM zusammengeschrumpft, man bekam keine 20 permanenten Fahrer mehr in die Startaufstellung. Doch nachdem schon letztes Jahr 22 Startplätze fix vergeben werden konnten, sind dieses Jahr noch zwei weitere hinzugekommen. Das Erfreuliche: Es sind zwei zusätzliche BMWs dabei, darunter auch die des deutschen Bonovo MGM Racing Teams mit Jonas Folger. Der 27-jährige Bayer hat bei den beiden, wenn auch durchwachsenen, Wildcard-Einsätzen in Barcelona und Estoril gezeigt, dass er fahrerisch mithalten kann und auch sein Team WM-Niveau hat. Dank der großzügigen Finanzspritze von Jürgen Röders Bonovo Action und der Unterstützung von BMW kann Folger nun mit der Truppe von Michael Galinski den Traum Superbike-WM verwirklichen. Die zweite Satelliten-BMW wird vom letztjährigen Werksfahrer Eugene Laverty bei RC Squadra Corse eingesetzt – dem Team, das bis letztes Jahr die Supersport-WM-Einsätze von MV Agusta führte.

Es hat sich auch sonst einiges getan gegenüber dem Vorjahr. Michael van der Mark ist von Yamaha zu BMW gewechselt, er soll Tom Sykes tatkräftig helfen, die neue M 1000 RR zu entwickeln und zu Siegen zu führen. Seinen Platz im Yamaha-Werksteam hat Supersport-Weltmeister Andrea Locatelli übernommen. Beim Yamaha-Junior-Team musste Federico Caricasulo nach nur einem Jahr wieder gehen, an seine Stelle tritt der Japaner Kohta Nozane. Ten Kate, die im Vorjahr mit Loris Baz brilliert hatten, werden nicht mehr dabei sein, sie konzentrieren sich auf die Supersport-WM.

Bei Ducati wurde Chaz Davies durch den jungen Michael Ruben Rinaldi ersetzt, Davies konnte aber in Rinaldis letztjährigem Team unterkommen. Bei Barni-Ducati soll Tito Rabat, Moto2-Weltmeister von 2014, für Erfolge sorgen. Puccetti-Kawasaki gibt Ex-Supersport- und Endurance-Weltmeister Lucas Mahias eine Chance in der Superbike-WM. Mit Isaac Viñales bei Orelac Racing kommt ein weiterer starker Supersport-Pilot zu den Superbikes.

Yamaha gegen Kawasaki

In der Supersport-WM versucht eine ganze Schar von Yamaha-Piloten die Nachfolge von Weltmeister Andrea Locatelli zu übernehmen, unter ihnen auch Ex-Weltmeister Randy Krummenacher im EAB-Team und Dominique Aegerter bei Ten Kate. Auch der Österreicher Thomas Gradinger kehrt mit DK Motorsport in die WM zurück. Der Yamaha-Monokultur will Kawasaki mit einem starken Aufgebot und der Weiterentwicklung der ZX-6R entgegenwirken, zu ihren Speerspitzen gehört Philipp Öttl.

Von so viel schlagkräftiger deutschsprachiger Beteiligung kann man in der Supersport 300 nur träumen: Kein Einziger wird dabei sein. Selbst das so engagierte Freudenberg-KTM-Team fährt nur mit dem Holländer Victor Steeman. ■

TEILNEHMERLISTE SUPERBIKE-WM 2021

Superbike

1	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
3	Kohta Nozane (J)	GRT Yamaha WorldSBK Junior Team	Yamaha YZF-R1
7	Chaz Davies (GB)	Team Goeleven	Ducati Panigale V4 R
19	Álvaro Bautista (E)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R
21	Michael Ruben Rinaldi (I)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
22	Alex Lowes (GB)	Kawasaki Racing Team WorldSBK	Kawasaki ZX-10RR
23	Christophe Ponsson (F)	Gil Motor Sport Yamaha	Yamaha YZF-R1
31	Garrett Gerloff (USA)	GRT Yamaha WorldSBK Junior Team	Yamaha YZF-R1
32	Isaac Viñales (E)	Orelac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-10RR
44	Lucas Mahias (F)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-10RR
45	Scott Redding (GB)	Aruba.it Racing Ducati	Ducati Panigale V4 R
47	Axel Bassani (I)	Motocorsa Racing	Ducati Panigale V4 R
50	Eugene Laverty (IRL)	RC Squadra Corse	BMW S 1000 RR
53	Tito Rabat (E)	Barni Racing Team	Ducati Panigale V4 R
54	Toprak Razgatlioglu (TR)	Pata Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
55	Andrea Locatelli (I)	Pata Yamaha WorldSBK Team	Yamaha YZF-R1
60	Michael van der Mark (NL)	BMW Motorrad WorldSBK Team	BMW S 1000 RR
66	Tom Sykes (GB)	BMW Motorrad WorldSBK Team	BMW S 1000 RR
76	Samuele Cavalieri (I)	TPR Team Pedercini Racing	Kawasaki ZX-10RR
84	Loris Cresson (B)	TPR Team Pedercini Racing	Kawasaki ZX-10RR
91	Leon Haslam (GB)	Team HRC	Honda CBR 1000 RR-R
94	Jonas Folger (D)	Bonovo MGM Racing	BMW S 1000 RR
TBA	TBA	MIE Racing Honda Team	Honda CBR 1000 RR-R
TBA	TBA	MIE Racing Honda Team	Honda CBR 1000 RR-R

TEILNEHMERLISTE SUPERBIKE-WM 2021

Supersport

2	Luigi Montella (I)	Chiodo Moto Racing	Yamaha YZF R6
3	Raffaele De Rosa (I)	Orelac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-6R
4	Steven Odendaal (ZA)	Evan Bros. WorldSSP Team	Yamaha YZF R6
5	Philipp Öttl (D)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
16	Jules Cluzel (F)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF R6
19	Pawel Szkopek (PL)	Yamaha MS Racing	Yamaha YZF R6
21	Randy Krummenacher (CH)	EAB Racing Team	Yamaha YZF R6
22	Federico Fuligni (I)	VFT Racing	Yamaha YZF R6
23	Davide Pizzoli (I)	VFT Racing	Yamaha YZF R6
24	Leonardo Taccini (I)	Orelac Racing Verdnatura	Kawasaki ZX-6R
29	Luca Bernardi (RSM)	CM Racing	Yamaha YZF R6
34	Kevin Manfredi (I)	Altogo Racing Team	Yamaha YZF R6
36	Thomas Gradinger (A)	DK Motorsport	Yamaha YZF R6
38	Hannes Soomer (EST)	Kallio Racing	Yamaha YZF R6
42	Stéphane Frossard (CH)	Moto Team Jura Vitesse	Yamaha YZF R6
45	Shogo Kawasaki (J)	Motozoo Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
55	Galang Hendra Pratama (RI)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha YZF R6
56	Péter Sebestyén (H)	Racing Team Hungary	Yamaha YZF R6
61	Can Öncü (TR)	Kawasaki Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
66	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta Corse Clienti	MV Agusta F3 675
70	Marc Alcoba (E)	Yamaha MS Racing	Yamaha YZF R6
71	Christoffer Bergman (S)	Wójcik Racing Team	Yamaha YZF R6
77	Dominique Aegerter (CH)	Ten Kate Racing Yamaha	Yamaha YZF R6
81	Manuel Gonzales (E)	Yamaha ParinGO Team	Yamaha YZF R6
84	Michel Fabrizio (I)	Motozoo Puccetti Racing	Kawasaki ZX-6R
94	Federico Caricasulo (I)	GMT94 Yamaha	Yamaha YZF R6
95	Vertti Takala (FIN)	Kallio Racing	Yamaha YZF R6
99	Danny Webb (GB)	WRP Wepol Racing	Yamaha YZF R6
TBA	TBA	MV Agusta Corse Clienti	MV Agusta F3 675

Superbike-WM

Testen ohne Lowes

Kawasaki konnte endlich die Testarbeit in Jerez aufnehmen. Doch weil sich Alex Lowes beim Training verletzt hatte, konnte nur Jonathan Rea mit der neuen ZX-10RR ausrücken.

Von: **Imre Paulovits**



KAWASAKI

Jonathan Rea: Immerhin einen halben Tag mit der 2021er ZX-10RR gefahren

Das hatte sich Kawasaki-Werkspilot Alex Lowes sicherlich anders vorgestellt. Einmal war er bereits zu Tests nach Jerez gereist, die aber wegen Regen abgesagt wurden. Dann nutzte er vorletztes Wochenende das gute Wetter für Dirt-Track-Training, stürzte aber, renkte sich rechte Schulter aus und konnte nicht zum für Mittwoch und Donnerstag angesetzten Test seines Teams in Jerez antreten. So blieb die Arbeit an Weltmeister Jonathan Rea hängen. Doch wieder verhinderte Regen, dass die Entwicklung der neuen ZX-10RR weitergeführt werden konnte.

Da nur zehn private Testtage über die gesamte Saison zulässig sind, verzichtete das Team am Mittwoch erneut darauf, auf die Strecke zu fahren. Immerhin wurde es am Donnerstagnachmittag besser und Rea konnte 40 Runden fahren. Seine Bestzeit von 1.40,6 zeigte aber, dass die Strecke noch alles andere als trocken war, denn im November hatte Rea 1.38,3 erreicht.

Trotzdem freute sich der Weltmeister, die Reise diesmal nicht umsonst auf sich genommen zu haben. „Es war gut, nach so langer Zeit wieder mit dem Motorrad gefahren zu sein“, bekannte er. „Immerhin konnten wir ein paar Dinge bestätigen, die Techniker über den Winter entwickelt haben. Am 4./5. März wollen wir in Portimão weitermachen.“ ■

IDM Superbike 1000

Kiefer zurück in IDM

Zurück zu den Wurzeln: Das Kiefer Racing Team wird nicht mehr in der Moto2-EM fahren, sondern in der IDM – mit BMW und bei den Superbikes.

Von: **Imre Paulovits**

Als Kiefer Racing 1999 von den Brüdern Stefan und Kiefer gegründet wurde, machten sie einen schnellen Aufstieg in der Deutschen Meisterschaft und konnten so 2003 in die Weltmeisterschaft aufsteigen. Sie wurden 2011 mit Stefan Bradl Moto2-Weltmeister, 2015 gewannen sie den Moto3-Titel mit Danny Kent. Seit dem Tod von Stefan Kiefer, der sich um die finanzielle Seite kümmerte, machte Jochen Kiefer alleine weiter. Für dieses Jahr fand er keine finanzierbare Möglichkeit mehr in der Supersport-WM oder der Moto2-EM, daher kehrt er in die IDM zurück. „Wir sind neben unserem WM-Engagement nie ganz aus der IDM ausgestiegen, weil wir dort unsere Junioren aufgebaut haben“, blickt Jochen Kiefer zurück. „Jetzt hat sich mit BMW, Luca Grünwald, der bereits 2013/14 für uns in der Moto3-WM gefahren ist, sowie mit Björn Stuppi, der letztes Jahr schon IDM Superbike fuhr, eine Möglichkeit ergeben. Und wir freuen uns, unseren Schwerpunkt wieder in dem deutschen Fahrerlager zu haben.“ ■



KIEFER RACING

Alles klar für die IDM: Luca Grünwald, Jochen Kiefer und Björn Stuppi (v. l.)

NACHRICHTEN

IDM

Sarah Heide, die als erste weibliche IDM-Laufsiegerin in die Geschichte einging, hört auf. Am 19. Juni 2011 gewann sie auf dem Sachsenring mit einem gewagten Reifenpoker auf Slicks bei abtrocknender Strecke das Supersport-600-Rennen. 2017 ging sie in die Königsklasse IDM Superbike 1000, doch Verletzungspech haftete an ihren Fersen. Ein Jahr später sammelte sie aber auch dort drei Punkte und 2019 kam sie auf 14 Zähler. 2020 fuhr Heide in der IDM Supersport 300. Beim ersten Lauf in Assen stürzte sie schwer und zertrümmerte sich den kleinen Finger. Die Zwangspause wie auch die Corona-Krise veranlassten Heide zu dem Entschluss, den Helm an den Nagel zu hängen. Völlig von der Bildfläche verschwinden wird sie nicht: „Ich weiß zwar noch nicht genau, was es sein wird, aber ich werde auf jeden Fall dem Sport, auch dem Motorradrennsport, falls sich irgendetwas ergibt, verbunden bleiben, und freue mich auf eine neue, spannende Zukunft“, sagt die 32-Jährige.

IDM SUPERSPORT 600

Der 16-jährige Andreas Kofler aus Attnang-Puchheim in Oberösterreich hat die Weichen für 2021 gestellt. Er wechselt von der Spanischen Superstock 600 Meisterschaft in die IDM Supersport und geht auf einer ZX-6R für das deutsche Kawasaki Schnock Team Motorex an den Start. „Nach drei Jahren in der spanischen Meisterschaft freue ich mich jetzt auf etwas Neues. Vom ersten Testtag an habe ich mich mit meinem neuen Team sehr wohlgefühlt“, erklärt der junge Österreicher. Der ehemalige Schweizer Motorradmeister Roman Raschle übernimmt die technische Betreuung des Motorrades. Luca Grünwald hat 2020 mit der Mannschaft den IDM-Titel geholt: „Das ist in meiner Debütsaison sicher noch sehr hoch gegriffen.“

20 Meter vorm Ziel

SCHIFFNER

Das gab's bislang noch nie in der Historie des Eisspeedway-Grand-Prix: Beim einzigen GP des Jahres steht der Weltmeister nach 43 Heats erst 20 Meter vor dem Ziel fest. Erster Titel für den Russen Dinar Valeev in Togliatti – und die Deutschsprachigen ganz stark.

Von: **Thomas Schiffner**

Es war der erwartete Schlagabtausch der Russen, deren Zahl sich bis zum Start von vier auf sieben erhöht hatte. Zuletzt hatte nach Hans Weber auch noch Max Niedermaier abgesagt, sein Platz fiel an den russischen Reservefahrer Andrej Anisimov.

Wegen des WADA-Verbotes durfte keine russische Hymne gespielt, keine Flagge gehisst werden, und die sieben Einheimischen traten ohne Nationenauszeichnung unter „Organizer“ oder unter den Namen ihrer örtlichen Clubs an.

Erwartungsgemäß waren die beiden Rennen am Samstag und am Sonntag eine Zweiklassengesellschaft. Aber die hatte es in sich: Während die besten fünf Russen um den WM-Titel, der erstmals seit dem Jahr 2000 an einem Wochenende ausgefahren wurde, kämpften, fuhr der „Best of the Rest“ seinen eigenen Wettbewerb – mit teils unvermuteten Ergebnissen.

Am Samstag lagen nach den 20 Heats die vier „staatenlosen“ Russen Daniil Ivanov, Igor Kononov, Dmitry Khomitsevich und Dinar Valeev nur um einen Punkt (13-14-14-13) auseinander. Im Finale ging es um die Tagesplatzierung und um WM-Punkte. Khomitsevich gewann den Start, aber Kononov ließ vier Runden nicht locker und scheiterte knapp. Mega-Lada-Lokalmatador Ivanov musste Valeev hinterhersehen. Im russischen Fahrerlager hört man, dass der Titelverteidiger und vierfache Weltmeister vor allem ein mentales Problem hat.

Am Sonntag, bei 12 Grad minus, und ebenso viel kälter als am Vortag, spitzte sich der Titelkampf zu. Im Mittelpunkt neben Kononov nicht Khomitsevich, sondern: Dinar Valeev.

Khomitsevich flog raus

Nach 20 Heats die gleiche Situation wie am Samstag: Die vier Musketiere waren wieder nur um einen Punkt getrennt, doch Nummer 1 war diesmal Valeev vor Khomitsevich. Von Rot gewann der Jüngste des Quartetts den Start. In der Kurve war Khomitsevich schon außen neben ihm, als er einen Aufsteiger hatte und auf P4 zurückfiel. Nächste Kurve: Der Fahrer aus Kamensk gab alles – und flog in die Strohballen. Das Finale wurde mit drei Piloten neu gestartet.

Valeev war wieder vorn und blieb es trotz Kononovs pausenloser Attacken. Nach dem neuen WM-Punktesystem hatte nun Valeev 16+20 Punkte, Kononov 18+18, also beide in Summe 36. Damit war ein Stechen der Showdown der ersten WM-Entscheidung 2021. Und es sollte noch dramatischer werden. Valeev führte bis eingangs der letzten Runde, als sich Kononov außen vorbeikämpfte. Die Sache schien entschieden, doch ausgangs der letzten Kurve kämpfte sich Valeev zurück und flog als Weltmeister über die Linie!

Der Nachfolger von Daniil Ivanov (4.) gab sich zielstrebig und bescheiden: „Vor den letzten



SCHIFFNER

Weltmeister-Ehrung nach nur 2 Läufen: Kononov, Valeev, Khomitsevich (v.l.)


SCHIFFNER

Nicht auf dem Zettel: Dinar Valeev

beiden Läufen bin ich dem Rat meines Trainers Nikolai Krasnikov gefolgt und locker geblieben, so wie in einem Training. Ich habe meine Chance gesehen zu gewinnen. Aber ich will mich einfach von Rennen zu Rennen weiterentwickeln", sagte der 25-Jährige aus Ufa.

Neben den Fights der Hausherren um die Medaillen wäre das Rennen des „Best of the Rest" aus Tschechien und Westeuropa beinahe untergegangen.

Überraschung Markus Jell

Wäre Hans Weber dabei gewesen, hätte er wohl an der Spitze der nicht-russischen Fahrer mitgekämpft. Doch auch ohne Deutschlands Nummer 1 vollbrachten die vier Deutschsprachigen Erstaunliches. Franky Zorn, der nur in Schweden trainiert hatte, legte gleich mit seinen Blitzstarts gegen die Russen los: „Ich bin erstaunt, wie gut die Motoren von Klaus Lausch gehen, mit dem ich seit letztem Jahr wieder arbeite." Der Saalfeldener wurde am Samstag Sechster und ließ damit zwei Russen hinter sich. Am Sonntag wiederholte er sein Ergebnis, und wurde als Gesamtfünfter bester „Nicht-Russe" vor Toloknov und Shishegov.

Harald Simon, der nur auf einem See im Waldviertel trainiert hatte und als neues Inn-Isar-Team-Mitglied gemeinsam mit Markus Jell anreiste, zeigte seine alte Kampfeslust. Am Samstag schlug er mit einem Laufsieg seinen Erzrivalen Franky Zorn, fiel aber im vierten Durchgang mit einem vermeintlichen Getriebeproblem aus. „Jeder Lauf von mir war stark. Es hätten zwei Punkte mehr sein können", haderte der Pfaffenschlager.

Am Sonntag wurde er noch stärker: 11 Punkte, Platz 5 und direkt hinter den „großen Vier" aus Russland! Aber: „Hätten wir vorher Training gehabt, wären die Chancen noch größer gewesen. Denn an nur einem Wochenende können die Russen nicht untereinander taktieren."

Die eigentliche Überraschung unter den neun „Nicht-Russen" war Markus Jell. Dabei startete der Landshuter, der vor dem Freitagstraining nicht eine Minute auf seinem Motorrad gesessen hatte, denkbar schlecht: In seinem ersten Lauf verbrannte die Kupplung am Start – null Punkte. Im zweiten Durchgang kam er an Franky Zorn vorbei auf Platz 2, hatte aber die Innenbahn genutzt – Disqualifikation.

Ab Durchgang 3 punktete Jell und legte sich gleich mal mit Daniil Ivanov an. Fünf Punkte aus drei Läufen waren ein starkes Ergebnis. Am Sonntag wurde es besser: Der 38-Jährige begann mit einem Sieg in einem Lauf, in dem zwei Russen starteten. Mit sieben Punkten wurde Jell Achter und gesamt Neunter, vor ihm nur sechs Russen und die beiden Österreicher. „Der Sieg im ersten Lauf war perfekt und hat mir volle Motivation für den Tag gegeben. Ich bin voll auf Attacke gefahren", lautete sein Fazit.

Letzter GP bis 2023?

Luca Bauer war mit seinen zwei Punkten und Platz 16 am Wochenende nicht zufrieden. Obwohl er in der Vorwoche in Ufa unter Anleitung von Vater Günther und Rekordweltmeister Nikolai Krasnikov zwei Tage hatte trainieren können, brachte er die Leistung beim Rennen wieder nicht auf die Bahn: „Eine Katastrophe. Der erste Lauf am Samstag war okay, aber die nächsten vier waren unterirdisch. Es war wie bei den letzten Rennen, als wäre ich noch nie Eisspeedway gefahren. Gegenüber dem, was ich im Training fahre, war es einfach schlecht", gestand der Oberbayer offen.

In das 15 000 Besucher fassende Anatolij-Stepanov-Stadion in der Lada-Stadt kamen über das Wochenende nicht einmal 3000 Zuschauer. Möglicherweise das letzte Mal zu einem WM-Event für lange Zeit: Die WADA statuierte die Genehmigung als eine Ausnahme vom Austragungsverbot in Russland bis 31.12.2022. Ob im Sommer der Speedway-GP im gleichen Stadion sowie die Motocross- und die Superbike-WM in Russland stattfinden dürfen, ist mehr als fraglich. ■



SCHIFFNER

Ganz der Alte: Harald Simon – je oller, desto doller



SCHIFFNER

Kein Respekt: Franky Zorn (#100) attackierte auch Kononov



SCHIFFNER

Markus Jell (#11) vor Zorn und sogar Khomitsevich im Visier

EISSPEEDWAY-WM

Togliatti (RUS): 13. Februar

1.	Dmitry Khomitsevich (RUS)	14+3 Punkte
2.	Igor Kononov (RUS)	14+2
3.	Dinar Valeev (RUS)	13+1
4.	Daniil Ivanov (RUS)	13+0
5.	Nikita Toloknov (RUS)	10
6.	Franz Zorn (A)	9
7.	Andrej Shishegov (RUS)	8
8.	Harald Simon (A)	8
9.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	6
10.	Markus Jell (D)	5
11.	Lukas Hutla (CZ)	5
12.	Andrej Anisimov (RUS)	5
13.	Andrej Divis (CZ)	3
14.	Pavel Nekrassov (KZ)	3
15.	Luca Bauer (D)	2
16.	Jasper Iwema (NL)	1

Togliatti (RUS): 14. Februar

1.	Dinar Valeev (RUS)	14+3 Punkte
2.	Igor Kononov (RUS)	14+2
3.	Daniil Ivanov (RUS)	13+1
4.	Dmitry Khomitsevich(R)	13+d
5.	Harald Simon (A)	11
6.	Franz Zorn (A)	9
7.	Nikita Toloknov (RUS)	9
8.	Markus Jell (D)	7
9.	Andrej Shishegov (RUS)	7
10.	Andrej Anisimov (RUS)	6
11.	Aki Ala-Riihimäki (FIN)	5
12.	Lukas Hutla (CZ)	4
13.	Jasper Iwema (NL)	3
14.	Pavel Nekrassov (KZ)	3
15.	Andrej Divis (CZ)	2
16.	Luca Bauer (D)	0

ENDSTAND

Nach 2 Läufen

1.	Dinar Valeev	36+3 Pkte.
2.	Igor Kononov	36+0
3.	Dmitry Khomitsevich	34
4.	Daniil Ivanov	30
5.	Franz Zorn	22
6.	Nikita Toloknov	22
7.	Harald Simon	21
8.	Andrej Shishegov	18
9.	Markus Jell	16
10.	Aki Ala-Riihimäki	14
11.	Andrej Anisimov	12
12.	Lukas Hutla	11
13.	Pavel Nekrassov	6
14.	Andrej Divis	6
15.	Jasper Iwema	5
16.	Luca Bauer	3

ALIGN MEDIA

Dämpfer für Roczen

KTM-Star Cooper Webb entscheidet das brisante Duell gegen den Deutschen Ken Roczen (Honda) und triumphiert bei Runde 7 der Supercross-WM in Orlando. Titelverteidiger Eli Tomac schwächelt – die spannende Jagd auf den Titel wird zum Zweikampf.

Von: **Frank Quatember**

Florida ist zwar bekannt als Sunshine State, zeigte sich aber beim ersten von zwei Rennen im Camping World Stadium zu Orlando von seiner feuchten Seite. Es schüttete am Freitag und zunächst auch am Samstag wie aus Eimern, doch Petrus hatte ein Einsehen und zog sich nach dem Mittag zurück. Die Streckencrew leistete fantastische Arbeit, und nach den ersten Trainingsläufen nahm das Spektakel auf gefährlich rutschigem Grund seinen Lauf.

Den Start zum ersten Vorlauf gewann überraschend der 450er Rookie Shane McElrath, dahinter folgten mit Tomac und Musquin zwei Champions. Kurz vor Ende wurde der Druck von Tomac zu stark, und Honda-Pilot McElrath musste dem Kawasaki-Star die Führung überlassen. Im Ziel holte Musquin auf der Werks-KTM Platz 3, Cooper Webb blieb als Sechster nach schlechtem Start unter dem Radar.

Lauf 2 war eine klare Angelegenheit für den Tabellenführer Ken Roczen, der ausgangs der Startkurve die Führung energisch übernahm und ohne Probleme bis ins Ziel hielt. Hinter dem Thüringer bekämpften sich die Werkspiloten hart, im Ziel belegten Jason Anderson (Husqvarna) und Adam Cianciarulo (Kawasaki) die Plätze.

Holeshot für Osborne

Das abendliche Finale der 450er Klasse begann mit einer großen Überraschung. Husky-Pilot Zach Osborne zeigte die beste Reaktion aus dem Gatter und hielt die Spitze auch ausgangs der Startkurve. Ungewöhnlich, denn Holeshots sind beim 32-jährigen Osborne so selten wie ein weißer Rabe. An seinem Hinterrad folgte mit Justin Brayton (36) der nächste „Oldie“ sowie mit Roczen und Webb die beiden Erzrivalen. Eli Tomac patzte bei der Gatterwahl und begann sein Rennen fast aussichtslos im hinteren Mittelfeld.

In Runde 2 kam Osborne am Ende des Waschbretts heftig ins Straucheln und die Markenkollegen Brayton und Roczen zogen am kleinen Husky-Piloten vorbei. Leider und nicht zum ersten Mal brauchte Kenny dann zu viel Zeit, um an Brayton vorbeizugehen. Das rächte sich, denn wer sonst als Cooper Webb nutzte seine winzige Unentschlossenheit des Deutschen und ging eiskalt mit einer brillanten Aktion an beiden vorbei in Front. Und plötzlich drohte auch von hinten Gefahr, denn GasGas-Pilot Justin Barcia eroberte mit einem Wahnsinns-Speed Platz 3 und machte ordentlich Druck auf Roczen. Im Sandwich zwischen Webb und Barcia – der Albtraum schlechthin für den WM-Führenden! Doch Justin Barcia machte den Fehler, kurz vor Ende im Waschbrett die Kontrolle über seine GasGas zu verlieren. Mit einem sehenswerten Cowboy-Sprung zurück in den Sattel vermied er zwar einen Sturz, verlor aber Platz 3 an Zach Osborne. An der Spitze hielt Ken lange den Abstand zu Webb in Grenzen, der Mattstedter kam in den beiden Schlussrunden beinahe noch in Schlagdistanz.

Roczen zu spät

Doch der Angriff kam zu spät. Cooper Webb sicherte sich knapp, aber hochverdient seinen zweiten Sieg in der laufenden Saison. „Die letzten beiden Rennen waren großartig“, sagte er auf dem Podium. „Vergangene Woche waren wir schon fast dran. Ich hatte heute einen guten Start



HUSQVARNA

Zach Osborne: Nach super Start Führungsluft geatmet und dann aufs Podest


GASGAS

Justin Barcia: Nach Fehler im Waschbrett Zeit verloren und so nicht mehr an Zach Osborne herangekommen

und gleich zu Beginn auch einen guten Speed. Ich konnte schnell ein paar gute Pässe machen. Aber es war hart, weil ich schon länger nicht mehr so lange in Führung gelegen habe. Ich musste mich erst daran gewöhnen. Zum Ende des Rennens habe ich viele Fehler gemacht, und Kenny kam näher. Aber ich konnte die Führung halten und den Schwung von Kenny etwas stoppen. Die Strecke war allerdings in keinem guten Zustand, vor allem zu Rennbeginn."

Obwohl die drei verlorenen Punkte etwas schmerzten, war Ken Roczen mit seinem Rennen insgesamt zufrieden: „Zur Rennhälfte habe ich den Kontakt etwas verloren. Danach ging es hin und her zwischen uns, und am Ende konnte ich Cooper sogar noch etwas unter Druck setzen. Ich hatte aber auch ein paar Schrecksekunden im Waschbrett und wäre fast abgeflogen. Ich war heute einfach nicht schnell genug, um ihn zu passieren."

Grund zum Feiern hatte der bärenstarke Zach Osborne als Dritter: „Wow, es tut so gut, wieder auf dem Podium zu stehen! Und ich glaube, heute Nacht habe ich mein Mojo wiedergefunden. Es war super, vorn frische Luft zu atmen nach so einem krassen Start." Justin Barcia ärgerte sich noch lange über seinen Fehler im Waschbrett: „Das hat mich das Podium gekostet. Ich habe dann alles versucht, um Zach noch zu kriegen, aber umsonst. Ich weiß, dass ich definitiv den Speed für das Podium habe, aber es muss alles passen. Ich bin gesund und es war ein gutes Rennen. Aber ich bin auch frustriert."

Für Titelverteidiger Eli Tomac war das erste Rennen 2021 in Florida ein verlorener Tag. Nach dem katastrophalen Start biss Tomac die Zähne zusammen und kämpfte sich schnell auf Rang 5 vor. Obwohl noch genügend Zeit gewesen wäre, war die Luft beim Kawasaki-Superstar raus. Tomac zählt zwar zu den Fahrern, die man niemals abschreiben darf, doch 29 Punkte Rückstand auf Roczen sind viel.

Der Franzose Dylan Ferrandis war im Finale vom Pech verfolgt. Zunächst musste der innen gestartete Yamaha-Pilot noch vor Kurve 1 von der Strecke, konnte sich aber clever 20 Meter weiter ohne Zeitverlust wieder einordnen. Nach zwei Runden war jedoch Schluss, der 450er Rookie stürzte heftig und musste das Rennen aufgeben. Etwas besser erging es seinem Landsmann Marvin Musquin. Nach schlechtem Start und einem unruhigen Rennen mit einigen missglückten Passiermanövern reichte es für den KTM-Piloten im Ziel immerhin noch zu Rang 7. Der zu Saisonbeginn hoch gehandelte Adam Cianciarulo hatte mit dem Ausgang des Rennens nichts zu tun, laborierte in Orlando an einer schmerzhaften Muskelverletzung.

Der Kampf an der Spitze zwischen Roczen und Webb nimmt Fahrt auf und wird zum erwarteten Duell. Entscheidet ein Fehler den Fight um den Supercross-Titel oder kommt es zum dramatischen Bar-to-Bar-Gefecht? ■


ALIGN MEDIA

Cooper Webb (#2) vor Ken Roczen

SUPERCROSS-WM

Orlando (USA), 13. Februar

1.	Cooper Webb (USA)	KTM
2.	Ken Roczen (D)	Honda
3.	Zach Osborne (USA)	Husqvarna
4.	Justin Barcia (USA)	GasGas
5.	Eli Tomac (USA)	Kawasaki
6.	Aaron Plessinger (USA)	Yamaha
7.	Marvin Musquin (F)	KTM
8.	Jason Anderson (USA)	Husqvarna
9.	Malcolm Stewart (USA)	Yamaha
10.	Adam Cianciarulo (USA)	Kawasaki
11.	Justin Brayton (USA)	Honda
12.	Dean Wilson (GB)	Husqvarna
13.	Joey Savatgy (USA)	KTM
14.	Benny Bloss (USA)	Honda
15.	Vince Friese (USA)	Honda

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 7 von 17 Läufen

1.	Ken Roczen	161 Punkte
2.	Cooper Webb	148
3.	Eli Tomac	132
4.	Adam Cianciarulo	118
5.	Justin Barcia	115
6.	Marvin Musquin	110
7.	Malcolm Stewart	109
8.	Zach Osborne	108
9.	Aaron Plessinger	99
10.	Dylan Ferrandis	97
11.	Justin Brayton	86
12.	Jason Anderson	82
13.	Joey Savatgy	77
14.	Broc Tickle	52
15.	Dean Wilson	46

NACHRICHTEN

NEUN FÖRDERPILOTEN DER ADAC STIFTUNG SPORT AUS OFFROAD

Die ADAC Stiftung Sport fördert auch dieses Jahr wieder je zwölf Nachwuchspiloten aus den Sparten Motorrad- und Automobilsport. Im Offroadsektor sind vier der neun Förderpiloten Motocrosser: Maximilian Spies, Constantin Piller (EMX250), Valentin Kees (EMX125) und der Bekannteste, Simon Längenfelder (16), der auf GasGas seine zweite MX2-WM-Saison bestreitet. Im Trialsport wird das Duo Theresa Bäuml und Jonathan Heidel gefördert.
Im Bahnsport unterstützt die ADAC Stiftung weiterhin den Pfarrkirchener Erik Bachhuber, den Stralsunder Ben Ernst und Brokstedts Supertalent Norick Blödorn.

MOTOCROSS-WM-AUFTAKT IN HOLLAND

Vom Motocross WM-Promoter Infront Moto Racing gibt es Neues in Sachen Kalender. Der Auftakt zur Meisterschaft beginnt nun erst am 23. Mai im holländischen Oss. Der Große Preis von Deutschland in Teutschenthal, der letztes Jahr ausfallen musste, wurde auf den 3. Oktober verschoben. Das prestigeträchtige MX der Nationen hat noch keinen Austragungsort, soll aber am 26. September stattfinden.

ENDURO-WM: ANDREA VERONA AUF GASGAS

GasGas verstärkt sein Enduro-Team mit dem italienischen Weltmeister Andrea Verona. Der 20-Jährige sollte eigentlich die Saison auf KTM bestreiten, wurde aber nun für 2021 von GasGas, der neuen Tochter des österreichischen Konzerns verpflichtet.
Verona wird versuchen, seinen WM-Titel in der Enduro1-Klasse zu verteidigen und auch in der Enduro-GP Klasse möglichst oft auf dem Podium zu landen. Teamkollege von Andrea Verona ist niemand Geringeres als der sechsmalige Super-Enduro-Champion Taddy Blazusiak.



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder



Alfa Romeo



1929 Alfa Romeo 6C 1750 GS, Mille Miglia! Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



Aston Martin



DB11 V12 LE 'Individual', 8000 km, 1. Hd. top Ausst. (UPE 270.000,-), Dt. Fzg., neuwertig! 144.900,- € (MwSt. awb.). F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55729



1955/57 Aston Martin DB 2/4 MK III, in 1A Zustand... Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H



BMW

Z8, Suche Z8 von privat am liebsten in schwarz. Nur unfallfrei. 0172/2836758.

Suche Z1 Z8 M3 Z3M 6er 0172/8339378 H



M550i xDrive Limousine Euro 6 Navi Prof, EZ 06/2018, 55600 km, 340 kW (462 PS), selbstlenk. Systeme, Ambient Air Paket, Massagesitze, Ferngesteuertes Parken, uvw, 51.430,- € (MwSt. awb.). VOGEL Autohäuser GmbH & Co KG, Am Schänzel 6, 76829 Landau, Tel. 06341/94840, www.vogel-autohaus.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55720

BMW Alpina



B5 Edition 50, 25000 km, 600 PS, 1. Hd., top, SH, unfallfrei, 79.900,- €. Tel. 0177/7645021

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55738



Alpina D3 S Biturbo Touring Allrad, Neuwagen, alpinweiß / Leder Vernasca schwarz, Vollausstattung, 84.900,- € MwSt. awb., Kraftstoffverbr. (l/100 km): innerorts 8,4; außerorts 5,2; kombiniert 6,4; CO2-Emission kombiniert 167 g/km, Effizienzkl. C. Autohaus Unterberger GmbH, Münchner Str. 47-49, 83707 Bad Wiessee, 08022/86040, unterberger.cc H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55710

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Jaguar

XK, 86000 km, 283 kW (385 PS), weiß, Klima, 28.000,- €. 79862 Höchenschwand, Tel. 07755/9397009

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55747

ERSATZTEIL-GROSSLAGER! Neu u. gebr., a. Typen. www.jaguar-teile.de 04332/1419 H



Jaguar-Motor. Verkaufe Moter 3,5 l, komplett gemacht, einbaufertig, Bj. 1950, Preis 8.850,- €. Tel. 0043/664/6191996

mehr: motor-klassik.de Nr. 55594

Arden

Kaufe Original Arden Jaguar Fahrzeuge. E-Mail: jagfan72@gmx.de H

Service

Abonnenten-Service & Einzelheftbestellungen

Tel. 0711/320 688 88
Fax 0711/182-25 50

Bestellservice* und Abo-Service
motorsportaktuell@dpv.de
***Bitte Bankverbindung angeben**

Chiffre

Zuschriften richten Sie bitte an:
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG



MOTOR SPORT aktuell
Chiffre Nr. ...
70162 Stuttgart

Mercedes



SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55670



2010 Mercedes SLS AMG, 1. Hand! Erst 13.013 km! Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



AMG GT R Roadster 1/750, Neuwertig! EZ 1/20 2000 km, Greenhellmagno, Leder schwarz, 1. Hd., Topausst., v. Privat VS. Seriöse Angebote unter Tel. 0151/23635134

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55655



1955/58 Mercedes 300 SC, Cabriolet/ Roadster. Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Porsche

Sportendtopf. Porsche 997 GT3 Sport-Endschalldämpfer, 680,- EUR. 68167 Mannheim, Tel. 0621/338760



911 3.3 Turbo Einzelstück, EZ 78, 79000 km, 221 kW (300 PS), Dt. Fzg, top Zustand, nur Familienbesitz, 159.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 55728

WIR SUCHEN IHREN GEPFLEGTEN SPORTWAGEN + HOCHWERTIGEN OLDTIMER, Sofortankauf oder Kommission in Bestlage München-Süd. AUTOSALON-ISARTAL, Thomas FRANZ, Wolfratshauserstr. 64, 82065 Baierbrunn, Tel. 089/74424460, service@autosalon-isartal.de, www.autosalon-isartal.de H

1989 Porsche 911 Speedster Schmal, einer von 171! Siehe Cargold YouTube. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Suche 993 Cabrio, nur dt. Fzg., unfallfr., Scheckh., bis 70000 km. T. 0171/2305545





Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

www.Rennsportshop.com

Renntransporter



TOP Qualität zum BESTPREIS! Spezial-anhänger, viele Typen, aerodynam., sicher & sauber, 100 km/h. Tel. 0043/664/4327336 H



Bratke Trailer, ideal für Sportwagen/Oldtimer, kippbar, 100 km/h, Ladeklappen, elektr. Seilwinde. Neu! Ab 17.900.- € inkl. MwSt. Tel. +49 (0)211-54169751 od. Mobil +49 (0)172-7186266 H



www.berlin-tuning.com H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H







Versicherungen für den Motorsport sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht



Kat kaputt? Preiswerte Neubestückung Tel. 07231/101000. www.uni-kat.de H

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–18 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 10/21

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ____________

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❑ auto motor und sport € 4,50
❑ MOTORRAD € 4,20
❑ sport auto € 4,80

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❑	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Claus Mühlberger, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de

VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe

Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 31906 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de

Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr

Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)

MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40% gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage) ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. erhalten MOTORSPORT AKTUELL mit einem Rabatt in Höhe von 25%.

Abonnentenservice Deutschland:
Aboservice MOTORSPORT aktuell,
70138 Stuttgart, Telefon +49 (0)711 32 06 88 88,
Telefax +49 (0)711 182 25 50,
E-Mail: motorsportaktuell@dpv.de

Leserbriefe


MOTORSPORT IMAGES

Für NASCAR-Truck-Pilot Spencer Boyd gab es in Daytona nichts zu feiern. Der Motor kam irgendwie abhanden

Manta einmotten?
Kostensteigerung in der NLS
MSa 09/2021

Frau Leppert hat in der MSa 09/21 einen sehr guten und sachlichen Artikel über die Kostensituation in der VLN geschrieben! Leider ist ein neuer „Trick“ nicht bemerkt worden; bis zum Jahr 2020 war in der Fahrereinschreibung der Erhalt einer permanenten Startnummer enthalten. Das ist 2021 gestrichen worden, und wenn man eine permanente Startnummer haben möchte, so muss eine neue Erfindung in Form einer Team-Einschreibung für 1600 Euro zusätzlich gebucht werden. Bei gleichzeitiger Fahrer-Einschreibung wird allerdings 300 Euro Rabatt gewährt.

Trotzdem erhöhen sich die allgemeinen Kosten um 1300 Euro. Für ein Team mit einer dicken Geldbörse mag das wenig erscheinen, für die kleineren Teams ist das eine erhebliche Summe. Zumal das Finden von Sponsoren derzeit durch die Pandemie erheblich erschwert worden ist. Es entsteht bei mir der Eindruck, dass die VLN den Bezug zur Basis und somit zum „Breitensport“ verloren hat. Die VLN soll scheinbar eine weitere GT3-Serie mit TCR- und Clubsportbeteiligung werden. Dabei stören die „Kleinen“ natürlich. Wir werden mit unserem Opel Manta in diesem Jahr noch mal versuchen, bei allen Rennen teilzunehmen.

Sollte der Veranstalter jedoch den Trend der Kostenerhöhung bei gleichzeitiger Leistungsreduzierung für die kleinen Teams fortsetzen, werden wir gezwungen sein, uns entweder ein anderes Betätigungsfeld zu suchen oder das Auto einzumotten.

Olaf Beckmann
D-22113 Oststeinbek

Informativ, traurig
Abschied vom Schnitzer-Team
MSa 07/2021

Ich bin seit 1967 MSa-Abonnent und habe viele ausgezeichnete historische Reportagen aus der Feder von Legenden des Motorsport-Journalismus gelesen. Nun gehört Bianca Leppert wahrlich noch nicht zu den „alten Hasen“ dieser Zunft, aber ihre Story „Leberkäs-Connection“ ist ein wunderbarer „Nachruf“ auf Schnitzer-BMW: informativ, humorvoll und auch traurig.

Dr. Franz Rasso Böck
D-87439 Kempten

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.



6. März: Freies Fahren auf dem Hockenheimring
19. April: Freies Fahren Bilster Berg
28. April: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

Termine

TV-Programm

Automobil

täglich Mittwoch, 17. Februar bis Dienstag, 23. Februar

je 19.50	Top Speed Classics	eoTV**
Donnerstag, 18. Februar		
15.25	NASCAR Cup Series, Daytona 500 (Wh.)	Sport 1+*
Samstag, 20. Februar		
14.00	Formel E Inside – Mercedes (Reportage)	SAT.1
19.25	Altmühltal Classic Sprint 2020	eoTV**
Sonntag, 21. Februar		
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
ab 16.25	Div. NASCAR-/Supercars-Rennen	Motorvision TV*
20.30	NASCAR Cup Series, Daytona Road **LIVE**	Sport 1+*
Montag, 22. Februar		
08.55	NASCAR Cup Series, Daytona Road (Wh.)	Sport 1+*
20.00	NASCAR Cup Series, Daytona Road (Zus.)	Motorvision TV*
21.35	Goodwood Festival of Speed 2019	eoTV**
Dienstag, 23. Februar		
ab 17.00	Formel E, Saisonvorschau (2 Folgen)	ORF Sport+

Motorrad

Samstag, 20. Februar		
ab 12.15	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 15.40)	Motorvision TV*
Montag, 22. Februar		
ab 20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.25)	Motorvision TV*
Dienstag, 23. Februar		
ab 16.25	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 20.00)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Freitag, 19. Februar		
06.55	Asian LMS Abu Dhabi, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
12.00	F3 Asien Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
12.35	Asian LMS Abu Dhabi, 1. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
Samstag, 20. Februar		
07.00	F3 Asien Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
12.00	F3 Asien Abu Dhabi, 3. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
ca. 12.30	Digitale NLS (Simracing), 4. Lauf **LIVE**	www.vln.de
14.15	Asian LMS Abu Dhabi, 2. Rennen **LIVE**	motorsport.tv*

*kostenpflichtig **auch im kostenlosen Sender-Livestream auf www.eotv.de

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil

16./17.02.	GT Winter Series, Portimão	P
19./20.02.	Asian Le Mans Series & F3, Abu Dhabi	UAE
20./21.02.	S5000/TCR Austr., Phillip Island **– verschoben –**	AUS
21.02.	NASCAR Cup Series, Daytona (Road)	USA
Motorrad		
20.02.	Supercross-WM, Orlando (2)	USA

Vorschau



RED BULL

Präsentation Alpha Tauri AT02: Red Bulls Junior-Renner neu aufgelegt



ALFA ROMEO

Präsentation Alfa Romeo C41: Der neue Dienstwagen von Kimi Räikkönen



MOTORSPORT IMAGES

NASCAR: Auf dem Daytona-Roadcourse geht das Spektakel in die nächste Runde



REPSOL

Honda-Präsentation: Wird neben Pol Espargaró (Bild) auch Marc Márquez dabei sein?



GRÜSSE VON DER NORDSCHLEIFE
NÜRBURG RHEINLAND-PFALZ
53520
S MA 4067
sport auto
AUSGABE 3/2021
SUPERTEST
Taugt der Ford Focus ST als Ringtool?
BITURBO-BOOSTER
IM VERGLEICH
BMW M8 COMPETITION
PORSCHE 911 TURBO
NEUE SPORTSTARS
Mercedes-AMG C 63 im Gebraucht-Check
Geballte V8-Power für 35 000 Euro
Lexus, Jaguar und Audi im Vergleichstest
Sauger, Kompressor oder Biturbo?
Saisonstart: 24h-Rennen in Daytona
Corvette-Doppelsieg in Florida!
WEISSE HÖLLE:
RALLYE-HELDEN
AUF DER
NORDSCHLEIFE
DER SUPERTEST ALS BENCHMARK: HERSTELLER BAUEN SPORTWAGEN NACH STRENGSTEN VORGABEN, DER FOKUS LIEGT AUF PERFORMANCE UND DYNAMIK. DER SPORT AUTO SUPERTEST TESTET SO HART, WIE ES NUR GEHT: NEBEN VIELEN DYNAMIK-MESSUNGEN WIRD NUR BEI DIESEM TESTFORMAT DIE RUNDENZEIT AUF DER BERÜCHTIGTEN NORDSCHLEIFE ERMITTELT.
SPORT AUTO – MONAT FÜR MONAT IM HANDEL ODER UNTER www.sportauto.de